Abbildung 4: Variante 3 [32]

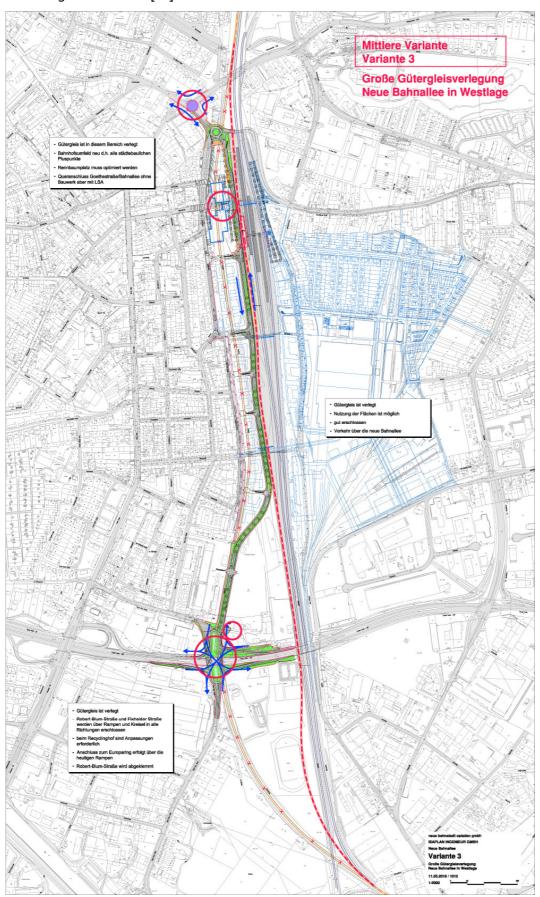
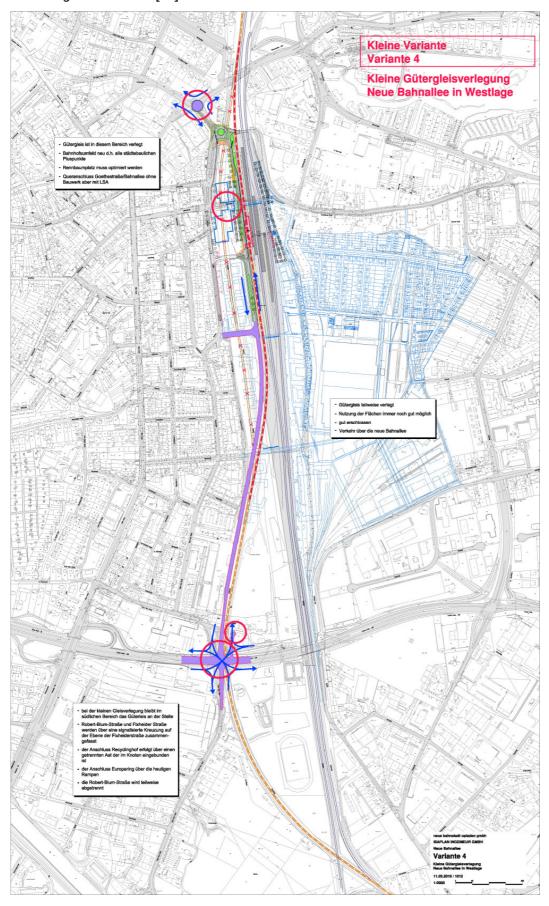


Abbildung 5: Variante 4 [32]



Die Entwicklung der Flächen östlich der Bahngleise ist für jede Variante vorgesehen, die Unterschiede entstehen im Wesentlichen durch die Art und den Umfang verkehrstechnischer Maßnahmen und die damit einhergehende Verbesserung der Verkehrsabwicklung sowie die Schaffung zusätzlicher Entwicklungsmöglichkeiten im Westteil der Flächen und eine Neuordnung der Bahnhofssituation.

Variante 1 sieht lediglich punktuelle Maßnahmen bei bestehenden Knotenpunkten vor, Variante 2 den Bau einer neuen Bahnallee in Mittellage, parallel zum bestehenden Verlauf des Gütergleises. Durch Variante 2 sind damit Verbesserungen für die verkehrliche Situation zu erwarten, zusätzliche Entwicklungsflächen im westl. der Bahnflächen werden jedoch nicht geschaffen.

Die Varianten 3 und 4 hingegen sehen eine Gütergleisverlegung mit weiteren verkehrlichen Maßnahmen vor; durch diese Varianten eröffnen sich Chancen und Möglichkeiten, um die eingangs dargestellten Ziele zu erreichen. So wird neben der Verbesserung der verkehrlichen Situation auch die Entwicklung weiterer Flächen für Wohnen und gewerbliche Zwecke und damit ein Zusammenwachsen der Plangebiete östlich und westlich der Bahntrassen mit Opladen ermöglicht.

# 3. Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung der integrierten Kosten-Nutzen-Analyse ist die Beantwortung der Frage: In welchen Kosten-Nutzenverhältnis stehen die einzelnen Varianten - können durch kostengünstigere Varianten vergleichbare Ziele erreicht werden bzw. ist es aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht unter Beibehaltung der möglichst maximalen Zielerreichung vertretbar, auf einzelne Vorteile der Variante 3 zu verzichten.

Im Hinblick auf den Umgang mit den Entwicklungsoptionen und dabei insbesondere mit der Gütergleisverlegung fungieren die Ergebnisse der integrierten Kosten-Nutzen-Analyse als eine wesentliche Entscheidungshilfe. Es wird abgewogen, ob bzw. welcher Mitteleinsatz seitens des Fördermittelgebers und seitens der Stadt Leverkusen unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu rechtfertigen ist. Das Ziel der Kosten-Nutzen-Analyse ist demnach eine möglichst umfassende Darstellung der Wirkungen auf die Bereiche Verkehr, Stadtentwicklung sowie Stadtökonomie und -soweit es die vorhandene Datenlage ermöglicht- eine belastbare Prognose der zu entsprechenden zukünftigen Effekte für das Plangebiet, den Stadtteil Opladen und die Kommunalfinanzen der Stadt Leverkusen.

Die neue bahnstadt opladen GmbH hat ein interdisziplinäres Werkstattverfahren gewählt, um gemeinsam mit Planern und Experten die jeweiligen Kosten- und Nutzenpositionen, sprich die Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten auf den Erfolg der Gesamtmaßnahme zu bewerten. Beteiligt an dem Werkstattverfahren waren:

#### Beteiligte:

- Auftraggeber: neue bahnstadt opladen GmbH
- Innovationsagentur Stadtumbau NRW, Herr Froessler
   Fachliche Beratung und Moderation des Gesamtprozesses
- Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Frau Mölders
   Stadtentwicklungsrelevante Aspekte und Elemente der Kosten-Nutzen-Analyse
- Planersocietät, Herr Dr. Frehn
   Verkehrsplanerische Aspekte und Elemente der Kosten-Nutzen-Analyse
- BDO Technik- und Umweltconsulting GmbH, Herr Thiel
   Kommunalfiskalische, volkswirtschaftliche Aspekte und Elemente der Kosten-Nutzen-Analyse

#### Beratung:

- Relevante Fachbereiche der Stadtverwaltung Leverkusen
  - Fachliche Beratung und Begleitung / Bereitstellung von Arbeitsgrundlagen, Daten und Informationen / Bewertung
- Zusätzliche externe Experten und Büros
  - Fachliche Begleitung / thematische Inputs, Einschätzungen und Empfehlungen (Schallschutz, Trassenführung, Verkehr etc.)
- Relevante Vertreter der regionalen Ebene und des Landesministeriums

Fachliche Begleitung / Einschätzungen und Empfehlungen (Bezirksregierung Köln, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW, REGIONALE 2010 Agentur)

- Akteure und Organisationen mit lokaler und regionaler Fachkompetenz

Validierung von Einschätzungen und Annahmen durch strukturierte und dokumentierte Leitfadengespräche (Wohnungsmarkt, Büroflächenmarkt etc.)

Die Diskussion und Auswahl der relevanten Indikatoren sowie die Schwerpunkte der integrierten Kosten- und Nutzenanalyse wurden im Rahmen des Werkstattverfahrens gemeinsam erarbeitet. Aufbauend darauf haben die beteiligten Fachbüros aus den Bereichen Stadtökonomie, Verkehrsplanung und Stadtplanung die Kosten-Nutzen-Analyse erarbeitet. Zwischenergebnisse und Methodik wurden mit der Entwicklungsgesellschaft sowie der Stadt Leverkusen besprochen. Abschließend wird gemeinsam von den beteiligten Fachbüros eine Gesamtbewertung der Effekte aus den einzelnen Bereichen vorgenommen (vgl. Kap. 8). Der vorliegende Bericht gibt den aktuellen Stand der Erarbeitung wieder.

# 3.1 Stadtentwicklung

Aus Sicht der Stadtentwicklung ist im Rahmen einer Integrierten Kosten- und Nutzenanalyse die Frage zu beantworten, welche positiven oder negativen Auswirkungen die verkehrliche Infrastrukturmaßnahme der Gütergleisverlagerung (mit ihren Varianten) auf die unterschiedlichen Ziele der Stadtteilentwicklung und deren Erreichung auslösen werden.

Umfassende Analysen und Konzepte, die als eine fundierte Grundlage für eine detaillierte Bewertung hätten dienen können, lagen für relevante Themenstellungen nicht vor. Dies gilt sowohl für die Nutzungsoptionen (insbesondere Einzelhandel, Büro/Dienstleistungen und Wohnen) als auch für die konkrete Überplanung des verfügbaren Areals. Die Vergabe von notwendigen Gutachten sowie die Erstellung eines Stadtteilentwicklungskonzepts wurden infolge der Haushaltssituation der Stadt Leverkusen von der Entscheidung der Gütergleisverlagerung abhängig gemacht.

Es wurde daher in der Bewertung auf vorhandene Konzepte zurückgegriffen, neue Sachverhalte (z. B. Campusrealisierung) wurden in die Überlegungen eingestellt und die möglichen Auswirkungen reflektiert.

Für die Bewertung konnten insbesondere folgende Materialien genutzt werden:

- Machbarkeitstudie für die städtebauliche Realisierung der Brachflächenreaktivierung, der Gütergleisverlagerung und der Nutzung von Flächen westlich der Bahn aus dem Jahr 2002
- Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2002
- Ergebnisse Immobilienworkshop 2007 und 2009
- Vermarktungsstudie neue bahnstadt opladen 2006
- Handlungsprogramm Einzelhandel 2003
- Büromarkstudie 2006
- Befragung des IfH zum Image und Identität 2000

- Für die Ostseite der Rahmenplan auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbs sowie Bebauungsplanentwürfe ab 2006

In Ergänzung zu diesen verfügbaren Materialien wurden zu wichtigen Fragestellungen, die nicht durch vorhandene Gutachten gedeckt waren, zahlreiche Expertengespräche entweder durch die Gutachter oder die neue bahnstadt opladen geführt, um hier das Fehlen von Gutachten so weit wie möglich durch lokales und regionales Expertenwissen zu kompensieren. Die Ergebnisse dieser Expertengespräche fließen in die Bewertung mit ein. Damit sind erste Einschätzungen und Bewertungstendenzen möglich.

Für verschiedene Aspekte und thematische Fragestellungen werden im Zuge der Konkretisierung weitere Fachgutachten, wie ein Einzelhandelsgutachten und Machbarkeitsstudien für Wohnen, Büro und Gewerbenutzung, erforderlich.

Im Rahmen der Erstellung der Kosten-Nutzen-Analyse wurden zu Elementen und Fragestellungen, die noch nicht durch fundierte Gutachten abgedeckt sind, begründete Annahmen getroffen und potentielle Vor- und Nachteile einer Entwicklung einer Abwägung unterzogen.

Dies begründet auch die Herangehensweise an die folgende Bewertung aus Perspektive der Stadtentwicklung: Es werden zu den relevanten Themenstellungen der Status quo oder das Entwicklungsziel beschrieben und abgewogen, inwieweit und in welchem Umfang das jeweilige Ziel voraussichtlich erreicht werden kann und welche Rahmenbedingungen ggf. dazu geschaffen werden müssen.

#### 3.2 Verkehr

Aus der Perspektive des Verkehrsbereichs ist der volkswirtschaftliche Nutzen der einzelnen Varianten zu errechnen und zu bewerten. Auf der Grundlage der Ziele des Vorhabens wurden die relevanten Indikatoren aus dem Verkehrsbereich überprüft. Ein Nutzen im Verkehrsbereich ist v.a. im Hinblick auf Reisezeitvorteile, geringere Betriebs- und Kraftstoffkosten, geringere Unfallkosten, geringere Trennwirkung sowie geringere CO<sub>2</sub>-, Lärm- und Schadstoffemissionen quantitativ zu bewerten. Eine Monetarisierung dieser Indikatoren wurde anhand von Grundlagenwerten (v.a. aus dem IGVP sowie der FGSV) ermöglicht, deren Werte auf den Preisstand 2010 aktualisiert wurde. Daraus lässt sich ein jährlicher Nutzen errechnen. Dem Nutzen stehen die verkehrsrelevanten Bau- und Förderkosten sowie die jährlichen Betriebs- und Instandhaltungskosten gegenüber.

Um eine Datengrundlage zu erhalten wurden die Wirkungen der vier Varianten über Modellrechnungen überprüft. Zugleich wurden die Lärmimmissionen sowie die Anzahl der belasteten Einwohner für die einzelnen Varianten berechnet.

# 3.3 Stadtökonomie

Aus der Perspektive der Stadtökonomie gilt es zu untersuchen, welche kommunalfiskalischen und volkswirtschaftlichen Effekte durch die jeweiligen Varianten der Gütergleisverlegung zu erwarten sind. Kommunalfiskalische Effekte sind solche, die einen Einfluss auf den Haushalt einer Kommune haben, d.h. Kosten und Erlöse. In Bezug auf die Kosten der Varianten kann auf eine in großen Teilen gut ausgearbeitete Datengrundlage zurückgegriffen werden, die im Wesentlichen vom Projektsteuerer (ZERNA GmbH) und der nbso GmbH bereit gestellt und -nach Prüfung und Plausibilisierung- in die

Berechnungen einbezogen wird. Weiterhin beinhaltet die Aufgabenstellung die Abschätzung von laufenden Kosten, die z.B. durch die Erstellung zusätzlicher Verkehrsflächen aufzubringen sind.

Der Nutzen im Zuge der Umsetzungsphase ist hauptsächlich in der Vermarktung der im Besitz der Stadt Leverkusen befindlichen Flächen zu sehen, die sich nach gängigen Marktpreisen orientieren. Die große Herausforderung in diesem Kontext ist die Abschätzung des direkt bzw. indirekt zu monetarisierenden Nutzens, der sowohl volkswirtschaftlicher als auch kommunalfiskalischer Art ist. Als volkswirtschaftlicher Nutzen müssen in erster Linie die Kaufkraftentwicklung sowie die nachfolgenden Investitionen am Standort sowie im Quartier abgeschätzt werden. Darauf aufbauend erfolgt eine Ableitung von kommunalfiskalischen Effekten, die neben den weiteren steuerlichen Effekten durch z.B. Einkommen- oder Geberbesteuern eine fundierte Einschätzung des Projektverlaufs während und nach der Umsetzungsphase zulassen.

Eine wesentliche Aufgabe ist demnach die einführende Recherche in Bezug auf fundierte Datengrundlagen (Gutachten, Kostenschätzungen, Expertenaussagen etc.), um entsprechend belastbare Annahmen für die Berechnungen der Effekte für die Stadtökonomie treffen zu können. Hilfreich sind hier die Projekterfahrungen der an der integrierten Kosten-Nutzen-Analyse beteiligten Büros, die durch zahlreiche vergleichbare Projekte vorliegen.

# 4. Methodik einer integrierten Kosten-Nutzen-Analyse

Aus den bisherigen Ausführungen wird deutlich, wie wichtig die geplante Verlegung der Gütergleise für eine nachhaltige Entwicklung Opladens und der Gesamtstadt sein kann und wie divers und weit reichend die erwarteten Effekte dieser Maßnahme aus Sicht der Leverkusener Stadtteilentwicklung sind. Zugleich wächst angesichts der zur Realisierung dieser Planung notwendigen erheblichen Kosten der Druck, den zu erwartenden Nutzen in einem möglichst umfassenden Analyseansatz durch eine fundierte Prognose vorab abzuschätzen und darzustellen.

Dies ist einerseits ein Erfordernis, um Politik und Bürgerschaft der Stadt Leverkusen in Zeiten einer auch in Leverkusen herrschenden kommunalen Finanzkrise von der Notwendigkeit dieser Investition und der dazu notwendigen kommunalen Eigenanteile und dem damit verbundenen strukturellen Nutzen für die Gesamtstadt zu überzeugen.

Weiterhin ist es auch zur Entscheidungsfindung und Absicherung für die Beteiligten Akteure des Landespolitik angesichts immer knapper werdender Bundes- und Landesmittel der Städtebauförderung ein wichtiges Anliegen, den durch diese Fördermittel ausgelösten Nutzen vorab fundiert einschätzen und auch aus Landessicht bewerten zu können.

Und schließlich ist es auch im Hinblick auf kommunalaufsichtliche Beschränkungen, denen die Stadt Leverkusen als Haushaltssicherungskommune unterliegt von entscheidender Bedeutung, den Nutzen dieser Investition im Vergleich zu den dazu von der Kommune aufzubringenden Eigenanteilen umfassend und möglichst präzise abzuschätzen und zu bewerten.

# 4.1 Integrierte und interdisziplinäre Betrachtung

Mit dem Projekt einer kooperativen Entwicklung einer integrierten Kosten-Nutzen-Analyse wird in methodischer Hinsicht Neuland betreten, indem das Interesse der Fördergeber nach einer möglichst umfassenden Analyse und Bewertung des Nutzens dieser Investition, gerade auch im Hinblick auf die zahlreichen Facetten von Impulsen und Wirkungen auf eine nachhaltige Stadtentwicklung, durch einen neuartigen methodischen Arbeitsansatz aufgegriffen wird.

Das schrittweise Vorgehen in einem Werkstattverfahren, die integrierte Bewertung aus den Perspektiven Stadtentwicklung, Verkehr und Stadtökonomie und die offene Struktur des Bearbeitungsverfahrens, die alle relevanten lokalen Akteure und Experten in einen dialogorientierten Arbeitsprozess einbindet, führt zu einem Ergebnis, das die entscheidungsrelevanten Aspekte einer derartigen Projektentwicklung aus Sicht der unterschiedlichen Fachressorts und Akteursgruppen in eine strukturierte Analyse und Bewertung integriert.

Das Potenzial dieser Herangehensweise liegt somit in der ganzheitlichen Betrachtung, für die die jeweiligen Experten ihre Fachsicht beisteuern. Durch gemeinsame Diskussionen und Abstimmungen wird eine gemeinsame Bewertung erarbeitet, die eine umfangreiche und fundierte Entscheidungshilfe für die handelnden Akteure darstellt.

# 4.2 Grenzen der Bewertung

Alle verfügbaren und belastbare Erkenntnisse bzw. Einschätzungen von Experten, wurden im Rahmen des kooperativen Gutachterverfahrens aufgegriffen und unter Einbeziehung der Erfahrungen der Bearbeiter und der einschlägigen (empirischen) Literatur zu den jeweiligen Themen bewertet und quantitativ abgeschätzt. Darüber hinaus wurden aus vergleichbaren Projekten und entsprechenden empirischen Daten -aus dem Bereich der Stadtökonomie - Vergleichsdaten herangezogen. Bei Fragestellungen und Themen, zu denen notwendige Daten und Informationen die Durchführung von aufwändigen und im Rahmen des Bearbeitungszeitraums nicht leistbaren Gutachten erfordert hätte, wurden ersatzweise thematisch fokussierte Expertengespräche mit lokalen und regionalen Akteuren und Organisationen durchgeführt, um zusätzliche Erkenntnisse und Absicherungen für die Kosten-Nutzen-Analyse und ihre Bewertung zu erschließen.

Im Wesentlichen sind in diesem Zusammenhang 3 Hauptaspekte zu berücksichtigen: Kosten-Nutzen-Analysen stoßen -durch die Methodik und den Zeitpunkt der Erarbeitung- immer an Grenzen bei der Bewertung. Die Monetarisierung von bestimmten Faktoren kann nur bedingt erfolgen, weshalb der deskriptiven Beschreibung, die gleich zu gewichten ist, eine große Bedeutung zukommt. Entscheidend ist die Gesamtbewertung im Kontext des Projekts.

Weiterhin ist es notwendig belastbare Wirkungszusammenhänge, die kausal begründet werden können, zu betrachten. Nur direkt zusammenhängende Fakten sollten betrachtet werden. Da bisher z.T. nur Machbarkeitsstudien für den Westen bestehen, wurden die Aussagen unter Berücksichtigung von Expertenwissen weiter bestätigt. Daraus lassen sich notwendige Handlungsempfehlungen für die weitere Bearbeitung ableiten.

Schließlich ist für den Prozess der integrierten Kosten-Nutzen-Analyse als Erfolg festzuhalten, dass er nicht nur bestehende Planungen analysiert und bewertet hat, sondern bereits im Bearbeitungsverfahren Modifikationen und Optimierungen bei diesen Planungen ausgelöst und mit den notwendigen Informationen möglich gemacht hat.

# 4.3 Gegenstand der Kosten-Nutzen-Analyse

Das kooperative Verfahren geht in seiner Betrachtungsweise weit über gängige Analysen zur Abschätzung der Kosten-Nutzen-Analysen hinaus. Dies bezieht sich insbesondere auf die Wirkungen, die im Bereich der Stadtteilentwicklung und der Standortentwicklung für die Innenstadt Opladens durch die Maßnahme im Sinne einer nachhaltigen Zentrenstärkung und Entwicklung zu erwarten sind. Gleichzeitig werden die Effekte für die verkehrliche Situation und die jeweiligen Verkehrsteilnehmer sowie die monetären Effekte abgeschätzt; Letzteres umfasst sowohl die Betrachtung der kommunalfiskalischen Effekte für die Stadt Leverkusen als auch die Abschätzung von privaten Folgeinvestitionen.

# 4.3.1 Nutzen unterschiedlicher Ordnungen

Aufgrund der bereits erwähnten Schwierigkeit, bestimmte Nutzeneffekte quantitativ bzw. monetär zu berechnen, wurde eine dreistufige Bewertungsmatrix angewendet, die *Nutzen* nach 3 Ordnungen unterteilt:

# Abbildung 6: Nutzenordnungen

# Nutzen Variierende Anteile 1. Ordnung (z.B. Verkaufserlöse) 2. Ordnung (z.B.Steuereinnahmen) 3. Ordnung (z.B. Zentrenstärkung)

Der Nutzen 1. Ordnung lässt sich gut und eindeutig quantifizieren, z.B. im Falle der Verkaufserlöse für Flächen im Besitz der Stadt Leverkusen. So wird der Ankaufpreis dem Verkaufspreis gegenübergestellt, woraus sich ein direkter, monetärer Effekt ergibt.

Der Nutzen 2. Ordnung ist als indirekter Nutzen zu charakterisieren, der sich zum Großteil ebenfalls quantifizieren bzw. monetarisieren lassen, z.B. Steuereinnahmen. Anhand des Beispiels der Einnahmen durch die Einkommensteuer soll die Ableitung dieser Nutzenordnung in Eckpunkten erläutert werden:

Flächenbezogene Daten der Machbarkeitsstudie > Anzahl Bewohner > Annahme Anteil zusätzliche Bewohner in Leverkusen > Annahme Jahreseinkommen dieser Bewohner > durchschnittlicher Anteil zu zahlender Einkommensteuer vom Jahreseinkommen > Anteil Einkommensteuer Stadt Leverkusen als absoluter Wert in EUR p.a.

Der Nutzen 3. Ordnung lässt sich nur eingeschränkt in Zahlen fassen, trotzdem stellt er einen zentralen Bestandteil von Kosten-Nutzen-Analysen dar. Die vorwiegend für den Bereich Stadtentwicklung beschriebenen strukturellen Effekte sind unstrittig äußerst bedeutsame Aspekte, die im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse dargestellt und abgewogen werden müssen, da sie einen wesentlichen Faktor im Prozess der Entscheidungsfindung bilden. Gleichzeitig sind diese Effekte wichtige Standortbedingungen und Faktoren für die Neu-Ansiedlung von Unternehmen und Bewohnern. Der Nutzen 3. Ordnung wird auch über bestimmte Indikatoren deutlich. So ist z.B. eine Steigerung des Wohnwerts über die Entwicklung des Mietspiegels in einem Quartier oder über die Grundstückspreise nachzuvollziehen.

Bei dieser Unterteilung ist festzuhalten, dass eine Quantifizierung bzw. Monetarisierung schwieriger wird, je mehr Annahmen und Kausalzusammenhänge für bestimmte Aspekte unterstellt werden. Viele Annahmen können als plausibel und belastbar für Berechnungen festgelegt werden, wenn sie folgende Voraussetzungen erfüllen:

- es liegen Vergleichsdaten vor, die empirisch abgesichert sind
- es liegen Stellungnahmen i.S.v. Expertenmeinungen seitens der Projektbeteiligten vor
- es liegt eine schlüssige Ableitung der Kausalzusammenhänge vor

Das Gutachter-Team hat in einer gemeinsamen durchgeführten Analyse zwischen belastbar quantifizierbaren bzw. monetarisierbaren Effekten und lediglich qualitativ bzw. verbal zu beschreibenden Effekten unterschieden und diese entsprechend in ihren Ergebnissen berücksichtigt. Letztere Effekte sind in die Berechnungen für den Bereich Stadtökonomie eingeflossen und sind in Kapitel 7 dargestellt.

# 4.3.2 Volkswirtschaftliche und kommunalfiskalische Effekte

Darüber hinaus wird in der Kosten-Nutzen-Analyse zwischen volkswirtschaftlichen und kommunalfiskalischen Effekten unterschieden. Diese Unterscheidung ist notwendig, da hier unterschiedliche Auswirkungen (auf Bilanzräume) zu prognostizieren und entsprechend zu interpretieren sind. So werden als volkswirtschaftliche Effekte z.B. die absoluten Summen privater Folgeinvestitionen dargestellt, die der Einsatz von Fördermitteln nach sich zieht<sup>4</sup>. Zudem werden alle Steuerströme analysiert, die <u>nicht</u> den kommunalen Haushalt tangieren aber dennoch wichtige wirtschaftliche Effekte darstellen. In diesem Zusammenhang können auch die Entwicklung der Kaufkraft und die sich dadurch ebenfalls verändernden Umsätze der ansässigen Betriebe betrachtet.

Davon werden wiederum die Effekte abgeleitet, die sich letztlich im kommunalen Haushalt in Form von Steuereinnahmen (kommunalfiskalische Effekte) niederschlagen. Eine Erläuterung sowie die Quantifizierung dieser Effekte erfolgt vor der abschließenden Gesamtbewertung. Diese Bewertung erfolgt im Wesentlichen verbal, wobei an passenden Stellen auf die monetären Ergebnisse der Berechnungen verwiesen wird.

Ähnlich verhält es sich auch für den Bereich *Verkehr*. Hier werden Aussagen zu Zeit- und Kostenersparnissen getroffen, die für die Gruppe der Verkehrsteilnehmer relevant sind und somit ebenfalls als volkswirtschaftliche Effekte interpretiert werden.

# 4.3.3 Untersuchte Themen und (Wechsel-)Wirkungen

Im Folgenden werden alle Themen, Wirkungen und Wechselwirkungen aufgelistet, die bei der Integrierten Kosten-Nutzen-Analyse Berücksichtigung finden und in den Kapiteln 5, 0 und 0 aus der jeweiligen Fachperspektive näher bearbeitet werden. Die Aspekte wurden in 2 aufeinander folgenden workshops mit den o.g. Beteiligten diskutiert. Die Spalten rechts weisen darauf hin, welche Aspekte im Weiteren monetarisiert und welche deskriptiv beschrieben werden.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Nach einer Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) bündelt sich in den Sanierungsgebieten 1 EUR Städtebauförderung mit weiteren 1,60 EUR öffentlicher Mittel und stoßen etwa 6,40 EUR private Investitionen an; das Bauvolumen, das durch insgesamt ausgelöst wird, beträgt dann mehr als das 8fache der im Sanierungsgebiet investierten Fördermittel [19].

Abbildung 7: Übersicht Themen und Indikatoren

Thema/Indikator	Monetäre Indikato- ren	Deskriptive Indikato- ren
1. Gewinnung wichtiger Entwicklungsflächen		
1.1 Inwertsetzung von Entwicklungsflächen	х	
1.2 Entwicklung neuer Flächen für Wohnen, Büro/ Dienstleistung, Gewerbe, Freizeit und Verwaltung	x	x
1.3 Neue Stellplatzanlagen im Zusammenhang mit großfl. Einzelhandel (Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt durch neue Parkplätze; ein direkter Zusammenhang mehr Stellplätze = mehr Umsatz besteht jedoch nicht)		x
1.4 Schaffung von ÖV-affinen Entwicklungsflächen (Innenentwicklung, mehr ÖV-Pendler, Stärkung des ÖV)	х	х
2. Aufwertung der bestehenden Wohn- und Dienstleistungsquartiere		
2.1 Stärkung von Opladen im Kontext der Stadt Leverkusen und der Region		х
2.2 Stärkung des vorhandenen Wohnstandorts durch geringere Lärm- und Schadstoffimmissionen	x	х
2.3 Erhöhung des Freizeitwerts sowie der Attraktivität durch Anbindung des Naturraums		х
2.4 Stärkung des Standorts Innenstadt (Bahnhofstraße, Düsseldorfer Str., Kölner Straße)		х
2.5 Erneuerung bestehender Wohnquartiere (Impulse für stadtteilbezogene Erneuerung und Entwicklung, Generationenwandel)		Х
2.6 Inwertsetzung getätigter öffentlicher und privater Investitionen	х	
2.7 Stärkung der Innenstadt durch neue Entwicklungsflächen im Westen sowie durch die Kaufkraftbindung zum östl. Teil	x	
2.8 Soziale Kontextindikatoren (demografische Entwicklung, Arbeitsplatzangebot, soziale Disparitäten)		Х
2.9 Image (externe Wahrnehmung der Einkaufsstadt Opladen, als Wohnstandort, Kneipenstandort, Studentenleben etc.)		Х
2.10 Identifikation (interne Wahrnehmung; Zufriedenheit, meine Stadt Wohlfühlcharakter, Änderung des Wohnverhaltens, Verlust Bahnhofsgebäude etc.)		х
3. Herstellung der verkehrstechnisch erforderlichen Nord-Süd- Verbindung		
3.1 Verbesserung der Fahrbeziehungen für den Durchgangsverkehr (Reisezeitvorteile)	х	
3.2 Verbesserung der Erreichbarkeit der Opladener Innenstadt (indi-	х	

Thema/Indikator	Monetäre Indikato- ren	Deskriptive Indikato- ren
rekt auch Stärkung der Innenstadt, siehe auch 2.4 Aufwertung der Innenstadt)		
3.3 Verringerung der Betriebs- und Kraftstoffkosten (geringere Verkehrsleistung und Verkürzung von Distanzen, besserer Verkehrsfluss)	x	
3.4 Abbau von CO <sub>2</sub> -Emissionen	х	
3.5 Abbau von Schadstoff- und Lärmemissionen durch Verringerung der Verkehrsbelastungen	х	х
3.6 Verringerung der Unfallzahlen und -kosten	х	
3.7 Verringerung der Trennwirkung in der Opladener Innenstadt und am Bahnhof	Х	
3.8 Verbesserung der Radverbindungen		Х
4. Stärkung der Stadtökonomie		
4.1 Höhere Gewerbesteuer durch neue Betriebe und verstärkte Umsätze	Х	
4.2 Höhere Umsatzsteuer durch verstärkte Umsätze	х	
4.3 Höhere Einkommenssteuer durch neue Bewohnerschaft	х	
4.4 Höhere Grundsteuer durch Flächenentwicklung	х	
4.5 Private Investitionen und steuerliche Folgeeffekte	х	
4.6 Verringerung von Leerständen		х

# 4.4 Zeitplan und Vorgehensweise

Im Vorfeld der Kosten-Nutzen-Analyse wurde seitens des Auftraggebers *neue bahnstadt opladen GmbH* ein Zeitplan vorgelegt, der im Laufe der Bearbeitung angepasst wurde; folgende Termine wurden durchgeführt:

22.06.2010: Intake-Workshop - Ortsbesichtigung, Erläuterung und Diskussion der Aufgabe *und Integ*-ration alle relevanten Experten und Fachressorts der Leverkusener Stadtverwaltung in den Arbeitsprozess

07.07.2010: 1. Folge-Workshop - Präsentation Zwischenergebnisse, Erarbeitung Indikatorenset, Klärung von Informations- und Datenbedarfen der Gutachter sowie Vereinbarungen zur Organisation und Bereitstellung notwendiger Daten und Informationen

31.08.2010: Zwischenpräsentation - Vorstellung und Diskussion der Zwischenergebnisse mit der nbso und der Innovationsagentur und Vereinbarungen von konkreten Elementen und Aufgaben der abschließenden Bearbeitungsphase

07.10.2010: Präsentation vor dem Rat, Aufsichtsrat der neuen bahnstadt opladen und der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II

21.10.2010: Präsentation dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW, der Bezirksregierung Köln und der Regionale 2010 Agentur

In den Zeiträumen zwischen den Workshops bzw. Präsentationen erfolgte die Sammlung und Auswertung von Daten und Einschätzungen, weitere Abstimmungsgespräche mit dem Ministerium und dem RP Köln bzw. zwischen den Auftragnehmern bzw. zwischen Auftragnehmern und Auftraggeber sowie die Erarbeitung der jeweiligen Bewertungen und Berechnungen der beteiligten Büros.

# 5. Aspekte der Stadtentwicklung

# 5.1 Historische Entwicklung, aktuelle Situation und Zielsetzungen für die Entwicklung des Stadtbezirks Opladen

#### 5.1.1 Der Blick zurück

Das Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn AG war über Jahrzehnte der Entwicklungsmotor und größter Arbeitgeber in der ehemals eigenständigen Kreisstadt Opladen. Aufgrund der günstigen Lage im überregionalen Bahnnetz wurden der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld Ende des 19. Jahrhunderts die benötigten Flächen für die Hauptwerkstätten zur Lokomotivreparatur preisgünstig in Opladen zur Verfügung gestellt. Das Werk wurde am 1. November 1903 offiziell als Eisenbahn-Hauptwerkstätte der preußischen Staatseisenbahn eröffnet. Die Belegschaft schwankte im Laufe der Jahrzehnte bis Anfang 2000 zwischen 1.000 und 4.900 Beschäftigten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Beginn des Wiederaufbaus lief der Betrieb unter der Bezeichnung Bundesbahn-Ausbesserungswerk Opladen zunächst unverändert weiter. Später kamen neue Aufgaben hinzu. Neben dem AW München-Freimann war Opladen das einzige Elektrolokomotiven-Ausbesserungswerk der Deutschen Bundesbahn. 1980 wurden ca. 3.000 Elektrolokomotiven betreut. Besondere Aufgaben übernahm das Ausbesserungswerk mit der Abnahme der ersten ICE-1-Züge zwischen 1989 und 1993 sowie der Wartung der in den 80er-Jahren neu eingeführten Drehstrom- Elektrolokomotiven der Baureihe 120.

Durch die räumlich enge Beziehung zwischen Werk und Stadtteil entstand mit über 4.000 Arbeitsplätzen nicht nur die bedeutende Funktion des Ausbesserungswerks, sondern es wohnten auch viele der Mitarbeiter in Opladen und stärkten Kaufkraft, Belebung und Identifikation.

Aufgrund der Bahnreform und der Auflösung des Geschäftsbereichs "Werke der Deutsche Bahn AG" Anfang 1998 wurde das Ausbesserungswerk der DB Cargo zugeteilt. Danach war Opladen nur noch für Güterzug-Elektrolokomotiven zuständig und stand zusätzlich nach der Wiedervereinigung im Wettbewerb mit Werken in den neuen Bundesländern. Trotz der Proteste der Belegschaft und der Bemühungen der Politik um den Erhalt wurde das Ausbesserungswerk am 31. Dezember 2003 geschlossen. Zum Zeitpunkt des Schließungsbeschlusses arbeiteten noch 1.000 Arbeiter am Standort.

# 5.1.2 Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen im Stadtbezirk Opladen

Opladen war bis zum 31. Dezember 1974 Kreisstadt mit allen hierfür erforderlichen Infrastruktureinrichtungen. Am 1. Januar 1975 wurde Opladen mit Bergisch Neukirchen, Hitdorf und Leverkusen zur neuen Stadt Leverkusen vereinigt. Noch heute zeigen sich die Vorzüge der ehemaligen Kreisstadt in einer umfassenden Infrastruktur der Bildungslandschaft (alle Schulformen), im Gesundheitswesen (mit u. a. Krankenhaus) und weiteren öffentlichen Einrichtungen.

Opladen weist eine gute IV- und ÖPNV-Anbindung an Düsseldorf und Köln auf und ist somit grundsätzlich als Wirtschafts- wie auch als Wohnstandort gut geeignet. Durch die historische Entwicklung haben sich viele Traditionen etabliert, und es besteht eine hohe Stadtteilidentifikation.

Doch der Stadtteil Opladen als bevölkerungsreichster Stadtteil in Leverkusen und sein Stadtbezirkszentrum leiden unter erheblichen Trading-Down-Prozessen, städtebaulichem Funktionsverlust und unter fehlenden endogenen bzw. nicht aktivierten Erneuerungskräften. So sind im Kern des Ein-

kaufsbereichs zwischen Bahnhofstraße und Kölner Straße Leerstände, Qualitätsverlust und Reduzierung des Einzelhandelsspektrums auf Angebote des täglichen Bedarfs zu verzeichnen. Dadurch reduzieren sich die Anziehungskraft und die Identifikation mit dem Opladener Stadtbezirkszentrum. Vor dem Hintergrund deutlicher Attraktivitätssteigerungen umliegender und damit konkurrierender Einzelhandelslagen (u. a. Rathausgalerie in Leverkusen, Langenfelder City) fällt diese Schwächung noch deutlicher auf.

Im Wohnraumangebot fehlen zeitgemäße und bedarfsgerechte neue Produkte, vor allem für das Marktsegment Senioren und Familie, und in den Quartieren mit mehrheitlichem Geschosswohnungsbau lässt die Investitionstätigkeit nach. Allerdings sind im Bereich des Altenwohnens in jüngerer Vergangenheit bereits erste Investitionen in Zentrumsnähe getätigt worden.

Bei der Analyse der sozialen Kontextindikatoren zeigen sich in Opladen Tendenzen von sozialer Segregation. Im Stadtbezirk Opladen wohnen ca. 23.000 Personen. Der Anteil an Nichtdeutschen an der Bevölkerung liegt in den zentralen Quartieren des Stadtbezirks Opladen (Opladen-Südost, -Zentrum, -Neustadt, -Altstadt und Am Kettnersbusch/Am Rosenhügel) bei insgesamt ca. 18 % und somit signifikant höher als im gesamten Stadtbezirk Opladen mit ca. 12 % und im Stadtgebiet Leverkusen (ca. 12 %). Opladen-Zentrum weist mit ca. 22 % den höchsten Ausländeranteil auf. Vergleichbare Werte werden innerhalb des Leverkusener Stadtgebiets nur in Leverkusen-City mit ca. 21 % erreicht. In den Quartieren Opladen-Neustadt und -Südost, direkt angrenzend an das Zentrum von Opladen, wohnen ebenfalls mit ca. 19 % und 18 % überdurchschnittlich viele Ausländer.

Die räumliche Verteilung der Arbeitslosigkeit weist Parallelen auf. Insgesamt erreicht sie in Opladen im Vergleich mit der Gesamtstadt (ca. 10 %) deutlich höhere Werte. Opladen-Neustadt (ca. 16 %) und Opladen-Zentrum (ca. 17 %) fallen besonders auf. Auch bei den Arbeitslosen ist der Anteil in Leverkusen-City mit ca. 16 % vergleichbar hoch. Wiederum liegen die Daten auch in den anderen Teilen Opladens über dem Durchschnitt (Opladen-Südost mit ca. 11,4 % und Altstadt mit ca. 12 %). Überlagert man dieses Bild mit den sozial-integrativen Segregationszahlen, so zeigen sich die größten Auffälligkeiten in den Quartieren Opladen-Zentrum, -Neustadt und -Südost.

Bei der Betrachtung der demografischen Indikatoren zeigt sich folgendes Bild: Im Vergleich der drei Stadtbezirke fällt im Stadtbezirk Opladen der unterdurchschnittliche Anteil von unter-18-Jährigen in der Bevölkerung auf (ca. 16 %). Dies ist der geringste Wert aller Leverkusener Stadtbezirke. Der Anteil der über 65-Jährigen liegt hingegen insbesondere in Opladen-Nord (ca. 25 %) und Opladen-Zentrum (ca. 28 %) deutlich über dem Durchschnittswert des Stadtbezirks (ca. 22 %). Der erhöhte Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung spiegelt sich auch in der Auswertung der Sterbefälle. Hier erreicht Opladen-Zentrum mit 38,8 Sterbefällen je 1.000 Einwohnern den höchsten Wert der Leverkusener Statistik. Demzufolge wird auch der höchste Sterbefallüberschuss Leverkusens im Stadtbezirk (-95) verzeichnet.

Zusammenfassend deuten die statistischen Werte auf eine ungünstige demografische Entwicklung im Stadtteil Opladen hin; dabei ist, insbesondere im Quartier Opladen-Zentrum, aufgrund der deutlichen Abweichungen zur Reststadt, ein Trend zur Überalterung zu erkennen. In Opladen stellt die Gruppe der über 65-Jährigen die einzige Bevölkerungsgruppe mit Wachstumsraten dar.

Neben der Auswertung statistischer Daten kann eine erste stadträumliche Analyse des engeren Zentrumsbereichs von Opladen (Auswertung Internet und Luftbild) weitere Erkenntnisse zur Bewertung der aktuellen Situation liefern: Hier zeigt sich eine defizitäre Situation der Grün-, Frei- und Spielraumversorgung. Beispielhaft dokumentiert sich dies in der Situation der Spielflächen: Im Zentrum

befinden sich mit dem Spielplatz "Upladin" am CTB-Wohnhaus Upladin und dem Spielplatz Hans-Schlehahn-Straße lediglich zwei Spielplätze - und diese weisen eine unterdurchschnittliche Ausstattung auf. Von Seiten der Experten wird zudem ein Defizit an Einrichtungen und Angeboten für Jugendliche beklagt. Es befinden sich keine zentralen und größeren Parks in Opladen, wohl aber im nahen Umfeld von Opladen (z. B. die Silberseen).

Unter Einbeziehung eigener Recherchen und der Aussagen des Handlungsprogramms Einzelhandel der Stadt Leverkusen können die aktuellen Stärken und Schwächen des Stadtbezirkszentrums wie folgt beschrieben werden:

#### Stärken

- Historisch gewachsener Stadtteil mit ausgeprägter Identifikation der Bevölkerung
- Die Tragfähigkeit von Versorgungseinrichtungen sicherstellende Einwohner- und Kaufkraftpotenziale im Stadtteil sowie im angrenzenden Bergischen Land
- Viele inhabergeführte Einzelhandelsgeschäfte
- Bestand an gastronomischen Einrichtungen
- Gut frequentierter Wochenmarkt
- Hoher Besatz mit Ärzten und Apotheken
- Regelmäßige attraktive Veranstaltungen in der Fußgängerzone
- Bestand an Schulen mit jungem Publikum

#### Schwächen

- Teilweise Defizite im Verkehrsbereich (fehlender S-Bahn-Anschluss, Parkplatzsituation, Anlieferungsverkehr, Sackgassensystem)
- Hohe Verkehrsbelastungen in den Wohngebieten der Neustadt durch Durchgangsverkehre
- Geringerer Zusammenhalt unter den Einzelhändlern
- Defizite im Branchenmix (u. a. unzureichende Angebote des mittel- und langfristigen Bedarfs, zahlreiche Billiganbieter, fehlende Magnetbetriebe)
- Größe und Zuschnitt der Einzelhandelsflächen nur begrenzt marktfähig
- Wenig zeitgemäße und zielgruppenorientierte Warenpräsentation
- Aufwertungsbedürftige Fassaden, ungepflegte Anlagen, vorhandene Baulücken
- Fehlende Bauflächen für junge Familien
- Von Senioren dominierte Nachfrage
- Uneinheitliche Öffnungszeiten
- Unzureichendes Image des Standorts
- Konkurrenzsituation, insbesondere mit Leverkusen-City
- Lange Zeit fehlende Entwicklungsperspektive
- Mangelnde Anbindung von Quettingen und Teilen von Opladen an das Zentrum durch die

Trennwirkung der Gütergleis- und Personengleisstrecke und der dazwischen liegenden Brachflächen

Aus diesen zusammenfassenden, ersten Analyseschritten ergeben sich für Opladen erhebliche sowohl städtebaulich funktionale als auch sozialintegrative und demografische Problemlagen. Statistische Zeitreihen wie auch die Ergebnisse der Expertengespräche bestätigen, dass sich die Negativentwicklung in den letzten Jahren verstärkt hat.

Es ist davon auszugehen, dass der Wegfall der Arbeitsplätze nach Schließung des Ausbesserungswerks eine gewichtige Ursache für diese Situation darstellt. Gegensteuernde Entwicklungsimpulse konnten in der Vergangenheit nicht realisiert werden, solange die Deutsche Bahn AG noch Eigentümer der großen Industriebrache war.

# 5.2 Analyse der städtebaulichen und stadtstrukturellen Auswirkungen der neuen bahnstadt opladen und der Varianten der Gütergleisverlagerung

# 5.2.1 Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum und Handlungsempfehlungen

Da die Entwicklung des Stadtbezirkszentrums und die Antwort auf die Frage, ob durch die Gütergleisverlagerung besondere Effekte und Impulse für das Stadtbezirkszentrum ermöglicht werden können, eine exponierte Bedeutung für die Stadtbezirksentwicklung übernehmen, wird an dieser Stelle auch ausführlich zur Einzelhandelssituation und dem Einzelhandelsvorhaben am neuen Bahnhaltepunkt eingegangen. Da sich in Opladen die Gastronomiebetriebe südlich und westlich des Einkaufsbereichs konzentrieren, soll diese Nutzungssparte hier mitbetrachtet werden.

Ziele der Einzelhandelsentwicklung in Leverkusen und für Opladen

In dem Handlungsprogramm der Stadt Leverkusen zum Einzelhandel von Dezember 2003 sind die wichtigsten Leitlinien formuliert. Das räumlich-funktionale Konzept soll demnach dazu beitragen, die räumliche Verteilung des Einzelhandels langfristig zu stabilisieren. Für die Stadt Leverkusen wurde eine dreistufige Zentrenhierarchie gewählt, die um Standorte des großflächigen Einzelhandels ergänzt wird:

- Hauptzentrum Leverkusen-City: Konzentration von Ladengeschäften aus allen Bedarfsstufen, gesamtstädtischer Einzugsbereich und Zielort für Nachfrage angrenzender Kommunen (Versorgung für die Einwohnerschaft der Stadt Leverkusen sowie zwischen 30.000 und 50.000 Personen aus dem Umland)
- Zwei Stadtbezirkszentren Opladen und Schlebusch: Prinzipielle Versorgung in allen Bedarfsstufen, eindeutiger Schwerpunkt des Angebots bei kurz- und mittelfristigen Anbietern, Zielort für mehrere Stadtteile sowie umliegende Städte und Gemeinden (Versorgung für etwa 60.000 bis 80.000 EW)
- 16 Nahversorgungszentren: Versorgungsfunktion für nahversorgungsrelevante Sortimente, dementsprechend Einzugsbereich auf das jeweilige Umfeld begrenzt, im Minimum Einzugsbereich in der Größenordnung der fußläufigen Erreichbarkeit (Versorgung für etwa 10.000 EW), vier Nahversorgungszentren mit geringer Einwohnerzahl, so dass jeweils zwei davon zusammen dargestellt wurden.

Für das Stadtbezirkszentrum Opladen gelten folgende allgemeine Zielsetzungen und Ausstattungsvorstellungen: Das Handelsangebot versorgt ein Marktgebiet, das teilstädtisch und z. T. auch räumlich darüber hinaus gehend wirksam ist. Es sollen von den Stadtbezirkszentren ungefähr 60.000 bis 80.000 potenzielle Kunden versorgt werden. Die Handelsangebote sollen alle Bedarfsbereiche mit einem Schwerpunkt in den kurz- und mittelfristigen Bedarfsstufen umfassen. Generell wird ein breites Sortimentsangebot bereitgehalten, und in einzelnen Angebotssegmenten besteht ein tiefes Sortiment zur stärkeren Angebotsqualifizierung und -abgrenzung. Der Betriebstypenmix umfasst alle existierenden Betriebsformen des Einzelhandels, von inhabergeführten Fachgeschäften bis zu Kaufhäusern und Discountern und wird durch den Bestand eines Wochenmarkts ergänzt.

Ein Stadtbezirkszentrum hält über das Handelsangebot hinaus auch weitere Funktionen aus dem Dienstleistungssektor vor, die wiederum teilstädtisch, z. T. auch räumlich darüber hinaus gehend Publikum anziehen. Hierbei handelt es sich z. B. um eine Außenstelle der öffentlichen Verwaltung, Poststellen, Bankfilialen, Ärzte etc., aber auch Angebote aus dem Bereich Gastronomie und Freizeit, z. B. kulturelle Angebote und Kinos.

An spezifischen Zielsetzungen und Handlungsansätzen für Opladen werden genannt:

- Verbesserung des Branchenmixes unter Optimierung der teilweise schwierigen Verkehrssituation
- Installierung eines tiefen Sortimentsangebots in einzelnen Angebotssegmenten zur stärkeren Angebotsqualifizierung und -abgrenzung.
- Ansiedlung zugkräftiger Magnetbetriebe innerhalb des Zentrumsbereichs
- Ergänzung der vorhandenen handelsaffinen Nutzungen zur Attraktivierung des Erlebniseinkaufs im Stadtbezirkszentrum Opladen
- Realisierung des Entwicklungsvorhabens Düsseldorfer Straße zur Verbesserung des Handelsangebots
- Langfristig Anbindung des Bahngeländes an die Fußgängerzone
- Attraktivierung des Erlebniseinkaufs im Stadtbezirkszentrum Opladen

Status quo des Stadtbezirkszentrums Opladen und Entwicklungstendenzen

Die Abgrenzung des Stadtbezirkszentrums Opladen umfasst vorwiegend den Haupteinkaufsbereich entlang der Kölner Straße und der Düsseldorfer Straße. Zusätzlich erstreckt sich das Stadtbezirkszentrum auf folgende Nebenstraßen: Gerichtsstraße, Bahnhofstraße, Goethestraße und Goetheplatz, Opladener Platz und angrenzende Abschnitte der Schillerstraße. Das Stadtbezirkszentrum liegt im Norden der Stadt Leverkusen, ca. sechs Kilometer von der Leverkusener Innenstadt entfernt. Über den Europaring (B 8) ist das Zentrum unter verkehrlichen Aspekten gut angebunden, jedoch kommt es rund um das Stadtbezirkszentrum zu erheblichen Verkehrsstaus, da die schmalen Straßen durch Lieferverkehr häufig blockiert werden.

Im zentralen Versorgungsbereich Stadtbezirkszentrum Opladen bestehen nach einer Erhebung der Stadt Leverkusen aus dem Jahre 2010 insgesamt ca. 180 Betriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 21.400 qm. Die Angebotsschwerpunkte liegen in den Branchen Nahrungs- und Genussmittel, Gesundheit/Körperpflege sowie Bekleidung/Schuhe/Schmuck.

Woolworth mit einer Verkaufsfläche von etwa 1.600 qm ist der einzige Betrieb mit Magnetfunktion, allerdings im niedrigpreisigen Segment. Als weitere attraktive Einzelhandelsbetriebe sind Center-Shop, REWE, dm, Kodi oder Deichmann anzuführen. Inhabergeführte, überwiegend kleinteilig strukturierte Betriebe, ergänzen das Angebot.

Vergleicht man die zeitlich verschiedenen Erhebungen der vergangenen Jahre, so wird doch deutlich, dass das Stadtbezirkszentrum einen zum Teil deutlichen Zentralitätsverlust hinnehmen musste:

- Im Jahr 2006 wurden 14 Leerstände mit einer Fläche von rund 750 qm erhoben. Die Leerstandsquote betrug somit knapp 5 %. Bis 2010 hat sich die Anzahl der leerstehenden Ladenlokale verdoppelt. Aus dem Verhältnis der 29 Leerstände und der insgesamt 183 im Erdgeschoss liegenden Einzelhandelsnutzungen des Bezirkszentrums errechnet sich eine Leerstandsquote von ca. 16 %, die deutlich über dem Durchschnittswert vergleichbarer zentraler Versorgungsbereiche liegt.5
- Vergleicht man die Verkaufsflächenerhebungen 2006 und 2010 ohne Möbel, Einrichtungen und Baumarkt/Gartencenter müsste die Verkaufsfläche insgesamt um etwa 3.000 qm zugenommen haben, insbesondere in den Warengruppen Unterhaltungselektronik/Elektro und Bekleidung/Schuhe. Wegen fehlender Neubautätigkeit und der Zunahme der Leerstände dürften aber die tatsächlichen Verkaufsflächen rückläufig sein. Hier sind verschiedene Erhebungen zu prüfen.
- Das Stadtbezirkszentrum soll Versorgungsfunktionen für den Stadtbezirk II der Stadt Leverkusen und für die unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereiche der Nachbarkommunen übernehmen. Tatsächlich hat aber die Einzelhandelszentralität des statistischen Bezirks Opladen nach den Kennzahlen der GfK von 113,8 im Jahr 2001 auf 94,0 im Jahr 2009 abgenommen. 2009 konnte im Saldo nicht einmal die einzelhandelsrelevante Kaufkraft des Stadtteils Opladen mit etwa 23.000 Einwohnern gebunden werden.
- Nur für sehr wenige Warengruppen kann noch eine über das Stadtbezirkszentrum Opladen übergreifende Versorgungsfunktion festgestellt werden (z. B. Karnevalsbedarf Deiters).

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass wichtige Zielsetzungen des Handlungsprogramms Einzelhandel im Stadtbezirkszentrum Opladen bisher noch nicht erreicht werden konnten.

Beitrag der neuen bahnstadt opladen zur Aufwertung des Stadtbezirkszentrums bei Gütergleisverlagerung

Der nördliche Abschnitt der neuen Entwicklungsflächen westlich der Bahn mit dem neuen Bahnhaltepunkt grenzt unmittelbar an die zur Fußgängerzone ausgebaute Bahnhofstraße, über die fußläufige Verknüpfung zur Düsseldorfer- und Kölner Straße besteht. Die Bahnhofstraße ist der Bereich in Opladen, der nach Augenschein die meisten städtebaulichen und handelswirtschaftlichen Probleme aufweist.

Ein Vergleich mit den Einzelhandelserhebungen 2005 zu 2010 zeigt eine sehr starke Fluktuation der Geschäfte in der Kölner Straße. Dieser Vergleich kann als Tendenz für verstärkte Geschäftsaufgabe von Einzelhandelsbetrieben und Funktionsänderung hin zu Dienstleistern gewertet werden. Auch die

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Nach Erfahrungswerten von Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH ist bei einer Leerstandsquote von bis zu ca. 8 % von einer "normalen" Geschäftsfluktuation auszugehen.

Frequenzbringer wie Penny oder Comet haben diesen Standortbereich verlassen. Vier von 18 früheren Ladenlokalen stehen leer, fünf Lokale wurden in andere Funktionen umgewandelt, wobei das Spektrum von Wettbüro über Thai-Massage bis zu Personalberatung reicht.

Um eine Belebung der Bahnhofstraße und eine städtebaulich attraktive Verbindung zwischen Bahnhaltepunkt und Zentrum zu erreichen, muss damit zwingend der Bahnhofsbereich Opladen neu geordnet werden. Diese Planungen liegen vor.

Der Bereich um den neuen Bahnhaltepunkt soll durch verschiedene Nutzungen belebt werden. In der ersten Machbarkeitsstudie wurden hierfür insgesamt 18.000 qm vorausgesetzt. Ein Schwerpunkt soll in der Belegung durch neue Einzelhandelsmagnete liegen. Dafür sind, nach Auffassung der Stadt Leverkusen, bis zu 5.000 qm Einzelhandelsverkaufsflächen (Verbraucher-/Frischemarkt, Elektromarkt, Sport, Spiel) erforderlich. Die ersten Planungen eines potenziellen Investors sehen 13.000 qm Einzelhandel vor. Neben dem Einzelhandel sollen zentrale Einrichtungen, wie z. B. die Stadtverwaltung und Freizeit- sowie gastronomische Nutzungen an diesem Standort angesiedelt werden.

In einem der nächsten Schritte wäre zu verifizieren, in welchen Größen Ansiedlungsvorhaben im Einzelhandel an diesem Standort möglich wären, ohne dass die Entwicklung des bestehenden Opladener Zentrums oder anderer wichtiger Einzelhandelslagen beeinträchtigt wird.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Opladen erhebliche Angebotsdefizite bestehen, dass Opladen seinen Funktionen als Bezirkszentrum nicht gerecht wird und Entwicklungsimpulse dringend erforderlich sind. Daher ist das neue Angebotsspektrum sorgfältig auf das vorhandene Angebot abzustimmen, um Synergien zu nutzen und Konkurrenzsituationen zu vermeiden. Dies zeigt sich im Blick auf die Verkaufsfläche: Sie liegt aktuell im Stadtbezirkszentrum bei 21.400 qm. Ein potenzieller Verkaufsflächenzuwachs von 5.000-13.000 qm VK ist hierzu in Relation zu setzen. Diese Werte verdeutlichen die Stärke des Eingriffs in die gewachsene Handelslandschaft. Nur durch fundierte Untersuchungen und Planungen können die Auswirkungen dieses städtebaulich grundsätzlich erwünschten Vorhabens abgeschätzt und so realisiert werden, dass die positiven Auswirkungen eindeutig überwiegen. Sie sollten in ein Stadtteilentwicklungskonzept für den statistischen Bezirk Opladen eingebettet sein.

Im Rahmen der Bewertung der Planungen der neuen bahnstadt opladen sind auch die Rahmenbedingungen zur Aufwertung der Bahnhofstraße festzulegen, damit eine funktionsfähige und attraktive direkte Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Kölner Straße entstehen kann. Nur wenn dies gelingt, führen die projektierten neuen Nutzungen auch zu einer Aufwertung des gesamten Stadtbezirkszentrums. Sollte keine wirksame Verknüpfung mit der Hauptgeschäftslage erreicht werden, dürften konkurrenzwirtschaftliche Auswirkungen der neuen Vorhaben die städtebaulichen positiven Effekte schmälern.

Allerdings sind bei der ersten rechnerischen Bewertung der Neuansiedlung der zusätzlichen, von der Stadt im ersten Entwurf vorgeschlagenen 5.000 qm Verkaufsfläche, für den Einzelhandel in Opladen insgesamt nur geringe Impulse zu erwarten, da der Nachholbedarf für das Stadtbezirkszentrum hoch ist. Da nur mit einer funktionsfähigen, d. h. wirtschaftlich tragfähigen Einzelhandelsentwicklung, langfristig positive Impulse für das Stadtbezirkszentrum erzielt werden können, wäre zu prüfen ob und wo neben den schon diskutierten Sortimenten (Nahrungs- und Genussmittel, Elektrowaren, Sport/Spiel) noch weitere Neuansiedlungen erreicht werden können, wobei ein zumindest mittleres, wenn nicht hohes Qualitätsniveau angestrebt werden sollte.

Mit dem Projekt neue bahnstadt opladen und den geplanten Einzelhandelsvorhaben ergibt sich insgesamt eine gute Möglichkeit, den Einzelhandelsbesatz des Stadtbezirkszentrums zu ergänzen und somit die Versorgungsfunktion und Attraktivität des Zentrums langfristig zu festigen.

Die Vertreterin der Industrie- und Handelskammer zu Köln, Zweigstelle Leverkusen/Rheinberg und der Rheinische Einzelhandelsverband forderten in der Pressemitteilung vom 20. September 2009:

"Die geplante Gleisverlegung im Rahmen des Regionale-Projekts "Neue Bahnstadt Opladen" sei eine "einmalige städtebauliche Jahrhundert-Chance für Opladen". "Die IHK und der Rheinische Einzelhandels- und Dienstleistungsverband (REHDV) betonen die enormen wirtschaftlichen und städtebaulichen Effekte für Opladen". "Der Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort Opladen benötigt verträgliche Magnetbetriebe, die die vorhandene Versorgungsinfrastruktur stützen und den Standort im Wettbewerb mit den beiden anderen Stadtteilzentren bestehen lassen."

Das Stadtbezirkszentrum benötigt zeitgemäße Angebotsflächen und Magnetbetriebe. Alternative geeignete Standorte stehen hierfür derzeit nicht zur Verfügung. Ohne das zusätzliche Flächenpotenzial nach erfolgter Gütergleisverlegung würde sich der Abschmelzungsprozess im Einzelhandel fortsetzen und die Funktionsfähigkeit des Stadtbezirkszentrums gefährden.

Insgesamt ergeben sich folgende Chancen und Risiken durch die Einzelhandelsplanungen der neuen bahnstadt opladen:

#### Chancen

- Stärkung der Versorgungsfunktion des Stadtbezirkszentrums
- Mögliche Stärkung des nördlichen Bereichs des Stadtbezirkszentrums aufgrund der Nähe zum Planvorhaben (→ Kopplungseffekte)
- Vom Planvorhaben kann eine Impulswirkung im Stadtbezirkszentrum ausgehen, die z. B. zur Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe, Investitionen in Immobilien und höheren Mieteinnahmen führen kann
- Erhöhung der Wohn- und Arbeitsqualität im Stadtbezirk durch bessere Versorgungsangebote

#### Risiken

- Mögliche Schwächung des südlichen Bereichs des Stadtbezirkszentrums aufgrund der Entfernung zum Planvorhaben (→ Verlagerung von Kundenströmen)
- Erhöhung der Leerstandsquote durch Marktaustritte bestehender Betriebe und/oder Verlagerung von Betrieben auf den Planstandort
- Eingeschränkte funktionale Verbindung zwischen dem gewachsenen Besatz und dem Planstandort kann zur Folge haben, dass der bestehende Einzelhandel unzureichend an der Frequenzwirkung der neuen Einzelhandelsbetriebe partizipiert

#### Handlungsempfehlungen

Um die Ziele der Stadtbezirksstärkung zu erreichen und die Risiken des Einzelhandelsvorhaben am Bahnhof weitgehend zu reduzieren, sollten folgende Hinweise zu Gunsten einer nachhaltigen Stärkung und Festigung des Einkaufsstandorts bei der Realisierung berücksichtigt werden:

- Öffnung der Einzelhandelsstrukturen am neuen Bahnhaltepunkt hin zur Bahnhofstraße in

Richtung Hauptgeschäftsbereich, um den Kundenverkehr des Planobjekts unmittelbar in Richtung Stadtbezirkszentrum zu lenken: In diesem Zusammenhang sollte die Platzfläche zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße möglichst gering gehalten werden.

- Realisierung einer als offenes Einkaufszentrum und nicht als Fachmarktzentrum konzeptionierten Angebotsform, um möglichst hochwertige Angebotsformen und eine ansprechende Aufenthaltsqualität gewährleisten zu können.
- Um die Konkurrenzwirkung zum bestehenden Stadtbezirkszentrum so gering wie möglich halten zu können, sollte die Ansiedlung von kleineren Fachgeschäften beim Ansiedlungsvorhaben so weit wie möglich eingeschränkt werden.
- Durchführung von flankierenden Maßnahmen, um die fußläufige Verbindung zwischen neuem Bahnhof und dem Hauptgeschäftsbereich des Stadtbezirkszentrums Opladen zu verbessern, vorzugsweise über die Bahnhofstraße durch Nutzungen und Gestaltungsmaßnahem sowie einer entsprechenden Beschilderung.
- Umfassende Aufwertung der Bahnhofstraße durch Zwischennutzungen für Leerstände, Auflegen eines Hof- und Fassadenprogramms, Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft.
- Weitere Stärkung der Attraktivität der Bahnhofstraße durch Neubauten, wie z. B. das geplante Fahrgastzentrum des "wupsi" (Kraftverkehr Wupper-Sieg Aktiengesellschaft).
- Anwendung des Städtebaulichen Sanierungsrechts, um in der vorhandenen kleinteiligen Struktur über Vorkaufsrechte an aneinandergrenzende Grundstücke zu gelangen, um diese zusammenzulegen und attraktive Großflächen für den Einzelhandel zu schaffen.
- Begrenzung des Stadtbezirkszentrums nach Süden hin, da die Länge des Einkaufbereichs zu lang erscheint, Konzentration der Aktivitäten auf Fußgängerzone und Bahnhofstraße.
- Umfassendes Stadtteilmarketing und Angebotsattraktivierung.

#### Die Varianten sind wie folgt zu bewerten:

- Variante 1: Keine Gütergleisverlagerung

In diesem Falle werden weder Entwicklungsflächen für Einzelhandel noch für Freizeit oder Büro/Dienstleistungen am Bahnhof zusätzlich geschaffen. Damit werden sich die Negativtendenzen der Entwicklung im Stadtbezirkszentrum fortsetzen, wenn nicht alternative Flächen und Impulsprojekte innerhalb des Zentrums realisiert werden können.

Variante 2: Keine Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Mittellage

Für diesen Fall gelten dieselben Aussagen wie zu Variante 1, weil keine neuen Entwicklungsflächen am Bahnhof geschaffen werden und damit keine Entwicklungsimpulse und Funktionsstabilisierungen durch Neuansiedlungen zu erwarten sind.

- Variante 3: Große Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Westlage

Mit der Entwicklung von Flächen für den Einzelhandel können die dringend benötigten Flächen gewonnen werden. Es ist sorgfältig zu untersuchen, welche Sortimente und welche Verkaufsflächengrößen der Zielerreichung dienen.

- Variante 4: Kleine Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Westlage

Mit der Entwicklung von Flächen für den Einzelhandel können ebenfalls die dringend benötigten Flächen gewonnen werden. Es bestehen zwischen Variante 3 und 4 aus Sicht der Zentrenentwicklung keine Unterschiede.

# 5.2.2 Status quo und Handlungsempfehlungen zur Gastronomie-Szene

Das gastronomische Angebot erfüllt zum einen wichtige Komplementärfunktionen, z. B. für den Einzelhandel im Rahmen des Erlebniseinkaufs, kann zum anderen durch die eigene Attraktivität auch Frequenzen, Belebung und Image erzeugen (z. B. Bermuda-Dreieck in Bochum).

Diesbezüglich ist für Opladen ein reichhaltiges Gastronomieangebot festzuhalten, welches sich in der Neustadt zwischen der Karlstraße und der Wilhelmstraße konzentriert. Vor allem durch die Bedeutung Opladens als Schulstandort (drei Gymnasien, eine Realschule und eine Hauptschule sowie ein großes Berufskolleg mit einem überörtlichen Einzugsbereich im Stadtbezirk Opladen) tragen die hohen Schülerzahlen, besonders die Oberstufenschülerinnen und -schüler, zur Belebung der gastronomischen Szene bei.

In einer Bewertung der möglichen positiven oder negativen Auswirkungen der Varianten auf die bestehende Gastronomieszene in der Opladener Neustadt lassen sich nur bedingt belastbare Aussagen tätigen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zwei neue Zielgruppen für bestehende und potenzielle Gastronomiebetriebe zusätzlich erschlossen werden können:

- Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- Studierende

Bei einer Realisierung der Arbeitsplätze im Westen der Bahnlinien und bei Herstellung einer attraktiven Fußwegbeziehung zwischen Bürostandorten und Neustadt kann ein durchaus beachtliches Potenzial an gastronomischer Nachfrage in der Mittagspause und "After Work" entstehen. Dies hängt von verschiedenen Faktoren ab, den gastronomischen Versorgungsangeboten in den neu angesiedelten Betrieben und im westlichen Areal, der Arbeitnehmerstruktur und dem Angebot in den Lokalen. Erforderlich ist es, dass sich die Gastronomen auf die neue Zielgruppen einstellen und z. B. schnellen Mittagstisch, leichte Speisen und Snacks anbieten. Insbesondere außengastronomische Angebote könnten Nachfrage auf sich ziehen.

Gleiches gilt für die Attraktivität des Angebots für Studierende: Sofern sich die gastronomischen Kneipen auf die studentischen Bedarfe und Trends einstellen, besteht hohes Potenzial, dass sich die vorhandenen Ansätze einer Opladener Studentenszene weiterentwickeln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass schon heute Opladen ein durchaus beliebter Wohnstandort für Studierende ist und die anstehende Entwicklung für den Campus Leverkusen bereits erste Investitionen auslöst: So ist an der Kölner Straße der Neubau eines fünfgeschossigen Wohngebäudes mit Studentenwohnungen geplant; im Jahr. 2011 soll Baubeginn sein.

# Handlungsempfehlungen:

Um eine attraktive Gastronomieszene für Studierende, die neue Arbeitnehmerschaft sowie für den Stadtteil insgesamt aufzubauen, sollten folgende Handlungsempfehlungen berücksichtigt werden:

- Attraktive Wohnangebote auch für die Studentenschaft und Singles in der Innenstadt und/oder auf den Entwicklungsflächen westlich der Bahn von Opladen
- Attraktivierung und Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der Kölner Straße und in den Straßen der Neustadt mit verstärkter Gastronomie
- Konfliktminderungsmaßnahmen bei Gastronomiebetrieben in räumlich engen Mischlagen mit Wohnen, in denen Lärm zu Konflikten führen kann
- Aktive Unterstützung von Existenzgründern in der Gastronomie
- Flächen und Standorte für Außengastronomie ausweisen und sichern
- Aktives Marketing für den Standort, auch bei bekannten Ketten in der Gastro-Szene

# 5.2.3 Auswirkungen auf die Stadt- und Stadtbezirksentwicklung durch die Gewinnung von Entwicklungsflächen

Durch die vier zu bewertenden Varianten können unterschiedlich große Entwicklungsflächen westlich der Bahnstrecke für die Stadtteilentwicklung erschlossen werden.

Variante 1:

Keine Gütergleisverlagerung, Bahnallee über vorhandenes Bahnnetz

0 qm

Variante 2:

Keine Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Mittellage

0 qm

Variante 3:

Große Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Westlage

ca. 64.000 gm Grundstücksfläche

Variante 4:

Kleine Variante Gütergleisverlagerung

ca. 52.000 qm Grundstücksfläche

Für die östlichen Entwicklungsflächen wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens festgelegt, dass neben den Wohn-, Grün- und Freizeitbereichen und der unproblematischen Erweiterung des Gewerbegebiets Fixheide nach Norden die weiteren Flächen maßgeblich für den Campus Leverkusen zur Verfügung stehen sollen. Darunter fallen fachhochschulaffine Entwicklungs-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe. Diese Flächen stehen somit dem freien Büromarkt nicht mehr zur Verfügung. Dies wird in dem sich in Aufstellung befindlichen B-Plan Nr. 172/II Teil B "Campus Leverkusen" festgelegt. In dem B-Plan Nr. 172/II Teil A "Grüne Mitte" werden kleinere Flächen (max. 800 VK) für kleinflächigen Einzelhandel (voraussichtlich Nahversorgung/Buchladen) geplant. Flächen für weitere

neue Büro- und Dienstleistungsnutzungen reduzieren sich im Gegensatz zu ersten Annahmen nach diesen Vorgaben im Osten damit auf nur 3.000-5.000 qm BGF, je nach Geschossigkeit.

Für die Flächen westlich der Bahn wurden im Rahmen des Werkstatt-Verfahrens zur Integrierten Kosten-/Nutzenanalyse unterschiedliche Varianten des Nutzungsmixes für die Flächen aus Einzelhandel, neuem Verwaltungsstandort der Stadt Leverkusen, Freizeit, Büro/Dienstleistung, Wohnen und Gewerbe diskutiert.

Im Folgenden werden maßgeblich die Entwicklungsflächen im Westen der Bahn betrachtet, die durch die Gütergleisverlagerung für den Stadtteil erschlossen werden könnten.

# 5.2.4 Auswirkungen durch die Entwicklung neuer Wohnflächen im Westen der Bahnlinien

Der aktuelle Wohnungsmarktbericht für die Stadt Leverkusen stammt aus dem Jahr 2009. Demzufolge kann in Leverkusen von einer insgesamt entspannten Wohnungssituation ausgegangen werden. Lediglich im unteren und im mietpreisgebundenen Mietsegment werden in Zukunft Anspannungen oder Engpässe erwartet. Die Stadt Leverkusen verfolgt das langfristige Ziel, die Einwohnerzahl konstant zu halten (aktuell ca. 161.000 Einwohnerinnen und Einwohner). Zur Zielerreichung soll der Schwerpunkt auf dem Wohnungsmarkt auf eine familienfreundliche Angebotspolitik gelegt werden. Mit zusätzlichen Wohnungsneubauten soll dem Angebotsdefizit und der aktuellen Nachfrage Rechnung getragen werden. Jährlich sollen ca. 410 Wohneinheiten gebaut werden (wegen ansteigender Nachfrage nach kleinen Wohneinheiten, Zunahmen an Haushalten etc.), wobei diese Neubautätigkeit in den vergangenen Jahren nicht erreicht werden konnte.

Neben den Neubaumaßnahmen soll auch der Bestand durch Modernisierungsmaßnahmen aufgewertet werden, um die qualitative Attraktivierung des Wohnstandorts Leverkusen zu erreichen. Da ein Trend weg vom Pflegeheim hin zu selbstbestimmten Wohnen im Alter besteht "soll auch auf die altersgerechte Sanierung und Anpassung im Bestand ein Fokus gelegt werden". Dabei sollen für Leverkusen neue Wege und neue Wohnformen im Alter gefördert werden.

In dem immobilienwirtschaftlichen Workshop vom 20. März 2007 wurden für die Neubauvorhaben auf der Fläche der neuen bahnstadt folgende Zielgruppen definiert:

- Abwanderungsbereite Familien
- Ältere Menschen, die wieder im Zentrum wohnen wollen
- Zuzüge aus der Region
- Bauherren auf Einzelgrundstücken
- Einzeleigentümer

Aus Sicht der Wohnungswirtschaft wurde 2007 die Empfehlung ausgesprochen, eine möglichst hohe Flexibilität zu gewährleisten, um die Vermarktung zu sichern. Wichtig ist allen Teilnehmern des Workshops eine hohe städtebauliche und wohnumfeldbezogene Qualität.

Daher wurde von Seiten der neue bahnstadt opladen GmbH (nbso) ein Gespräch mit Vertretern des Rheinischen Immobilienservices Leverkusen und dem gemeinnützigem Bauvereins Opladen geführt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in Opladen die Entwicklungen im Wohnbestand lange geruht haben

bzw. in den letzten Jahren nur wenige Investitionen im engeren Innenstadtkern getätigt wurden. Durch die bevorstehenden Entwicklungen auf dem Gelände des Ausbesserungswerks verändert sich offenbar die Investitionsneigung zum Positiven: Laut Pressemitteilungen sind bereits erste Investitionen in der konkreten Planung. So will in Anbetracht der zeitnahen Fachhochschulgründung am Standort Opladen ein Investor in der Kölner Straße mit dem Bau eines fünfgeschossigen Wohngebäudes Wohnraum für Studierende schaffen (2,7 Mio. EUR Invest). Auch der Bauverein plant in der Bahnhofstraße in einer heute unbefriedigenden städtebaulichen Situation ein Neubauvorhaben.

Abhängig von der positiven Gesamtentwicklung Opladens will der Bauverein ca. 50 Mio. EUR investieren. Die Planungen und Umsetzung für den Entwicklungsbereich Düsseldorfer Straße sind bereits fortgeschritten und sehen neben Büro-/und Gewerbeflächen auch insbesondere Wohneinheiten vor.

Nach Ansicht der Experten bietet Opladen gute Grundvoraussetzungen für die Entwicklung und Vermarktung neuer Wohnprojekte. Die Stärken des Wohnstandorts betreffen die Lage zwischen Köln und Düsseldorf, die Verkehrsgunst und auch das Stadtbild. Der Bedarf wird vor allem bei Wohnangeboten in zentralen Lagen gesehen. Die Zielgruppen liegen im Schwerpunkt bei Mehrgenerationen-Wohnen sowie 50+. Der Neubau eines qualitativ hochwertigen Wohngebäudes mit Service für ältere Menschen in der Mitte von Opladen, in dem alle Wohnungen innerhalb kürzester Zeit vermietet waren, zeigt, dass der Standort Opladen sehr interessant für dieses Wohnungsmarktsegment ist. Dies untermauert auch die im Rahmen der Expertengespräche gewonnene Einschätzung lokaler Wohnungsmarktakteure, dass die Schaffung eines attraktiveren Zentrums, in Verbindung mit guter Erreichbarkeit und interessanten Wohnungsangeboten, nennenswerte Nachfrage von älteren Haushalten aus dem Umfeld der Stadt Leverkusen bedienen wird, die im Alter wieder in ein eher städtisches - aber ihnen dennoch vertrautes und maßstäbliches - Umfeld ziehen möchten. Jedoch sollten aus Sicht der Experten Angebote für alle Zielgruppen geschaffen werden. Sie wiesen darauf hin, dass derzeit Eigentumswohnungen und barrierefreie Wohnungen am Markt besonders nachgefragt sind.

Folgt man den Aussagen der durch die bahnstadt opladen GmbH befragten Experten, so sind vor allem überzeugende Entwicklungsperspektiven und Planungssicherheit im Hinblick auf diese Perspektiven erforderlich, um die Investitionstätigkeit zu beschleunigen, insbesondere durch Investitionen, die wegen der hohen Planungsunsicherheit der Vergangenheit zurückgestellt wurden und die bei der Überwindung dieser Entwicklungshemmnisse nach Einschätzung der Experten sehr kurzfristig aktiviert werden könnten.

Südlich des neuen Bahnhaltepunkts werden Chancen für Geschosswohnungsbau für unterschiedliche Zielgruppen gesehen. Ein Schwerpunkt könnte beim Servicewohnen liegen, da hier gute Vermarktungs- und Realisierungschancen bestehen. Dies liegt auch darin begründet, dass Opladen einen guten Ruf unter der älteren Bevölkerungsgruppe genießt, eine gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur bietet und durch die Bahn an die Kulturstandorte Düsseldorf und Köln optimal angebunden ist. Beobachtungsgemäß sind gerade in den vergangenen Jahren viele Menschen nach Beendigung der Familienphase bewusst nach Opladen zurückgezogen.

Allerdings wird die Bewertung der Notwendigkeit neuer Wohnbauflächen durch die Aussage des Schallschutzgutachters eingeschränkt: Er weist darauf hin, dass die Situation an der Bahnallee neben der Güter- und Personenstrecke sehr lärmbelastet ist, so dass eine Wohnbebauung nur möglich ist, wenn umfassende Schallschutzmaßnahmen getätigt werden: Eine erste wesentliche Maßnahme zum Schallschutz besteht darin, zwischen Bahnstrecke, Bahnallee und Wohngebäuden weitgehend

geschlossene, nicht schutzempfindliche Nutzungen in etwa gleicher Höhe vorzusehen (Aussage des Schallschutzgutachters Schmitz-Herkenrath, Büro Accon am 31.08.2010).

Zusammengefasst bedeutet dies, dass für den Stadtteil, unter Berücksichtigung der anstehenden Entwicklungen in der neuen bahnstadt opladen, auch im Westen sowohl Entwicklungsbedarfe für neue Wohnformen als auch lokale Investitionsbereitschaft gesehen werden. Da im Opladener Stadtbezirkszentrum keine weiteren Flächen für größere Wohnprojekte zur Verfügung stehen, sollte auf den Entwicklungsflächen dieses Nachfragesegment berücksichtigt werden. Aufgrund des für Leverkusen prognostizierten jährlichen Neubaubedarfs von 450 WE und der Standortgunst der neuen Flächen werden gute Vermarktungschancen für die neuen Wohnbauflächen gesehen.

Erforderlich ist ebenso die Untersuchung, ob durch innovative und architektonisch anspruchsvolle Schallschutzmaßnahmen der Wohnungsbau in größerem Umfang und bei einer guten Vermarktbarkeit zu realisieren ist. Es wird ein international besetzter (geladen oder offener Ideenwettbewerb) empfohlen. Der Wettbewerb soll Antworten geben auf die Frage, wie in möglichst hohem Umfang Wohnungsbau, unter Berücksichtigung der Lärmproblematik, für unterschiedliche Zielgruppen im Geschosswohnungsbau innovativ und impulsgebend verwirklicht werden kann (vgl. Projekt Neuss).

#### Handlungsempfehlungen:

- Konkretisierung des Neubaubedarfs unter Berücksichtigung der Anzahl an Wohneinheiten im Osten, wo überwiegend Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Stadthäuser geplant sind
- Spezifizierung der Zielgruppen
- Analyse der weiteren Flächenbedarfe im Stadtteil, um zu prüfen, ob weitere Neubaupotenzialflächen erschlossen werden können
- Städtebauliche Realisierungswettbewerbe unter Berücksichtigung der Lärmproblematik mit den Anspruch an innovativen Lösungskonzepte
- Enge Kooperation mit den lokalen Investoren, um bedarfsgerechte und vermarktbare Konzepte zu entwickeln

#### Die Varianten sind wie folgt zu bewerten:

- Variante 1: Keine Gütergleisverlagerung, Bahnallee über vorhandenes Bahnnetz
  - Mit dieser Variante werden keine zusätzlichen neuen Wohnbauflächen für das Stadtbezirkszentrum erschlossen. Es fehlen entsprechende Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau. Es ist zu befürchten, dass die geplanten Investitionen in andere Stadtteile Leverkusens oder über die Stadt hinaus fließen werden.
- Variante 2: Keine Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Mittellage
  - Auch mit dieser Variante werden keine zusätzlichen neuen Wohnbauflächen für das Stadtbezirkszentrum erschlossen. Auswirkungen siehe Variante 1.
- Variante 3: Große Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Westlage
  - Es werden Entwicklungsflächen in großem Umfang für den Stadtteil erschlossen, die für den Wohnungsbau genutzt werden könnten, wenn Maßnahmen am Gebäude selbst und vorgelagerte Abschirmung zur Bahnstrecke vorgenommen werden.

Variante 4: Kleine Variante Gütergleisverlagerung
 Keine Unterschiede zu Variante 3.

# 5.2.5 Auswirkungen durch die Gewinnung neuer Flächen im Westen für Büro-/ und Dienstleistungsnutzungen

Der Markt für Büro- und Dienstleistungsnutzungen ist bundesweit durch einen starken Überhang bzw. hohe Leerstände geprägt, auch in den bundesweit bedeutsamen Bürostandorten Düsseldorf und Köln. Vor dem Hintergrund ist zu klären, welche Fläche für Büro/Dienstleistungsnutzungen im Westen von Opladen in einem absehbaren Zeitraum zu vermarkten sind. In den Machbarkeitsstudien aus dem Jahr 2002 wurden die Entwicklungsflächen für den Büromarkt im Westen nicht untersucht. Zur Prüfung der Geeignetheit des Standorts für Büro- und Dienstleistungsbetrieben wurde das aktuelle Büromarktkonzept Leverkusen 2005/2006, Teil 1 und Teil 2 ausgewertet und ein Expertengespräch mit dem Gutachter der Büromarktstudie unter Beteiligung der Wirtschaftsförderung, der nbso und der Regionale-2010-Agentur geführt.

Die Kernaussagen des Büromarktkonzepts sind:

- Im regionalen Vergleich liegt Leverkusen, gemessen am Anteil der Dienstleistungsbeschäftigten von 62,5 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nicht nur deutlich hinter Köln und Düsseldorf, sondern auch hinter den meisten Umlandgemeinden. S. 8.
- Der Büroflächenbestand lag im Jahr 2005: bei ca. 614.000 qm, die quantitative Nachfrage nach Büroflächen betrug im Zeitraum zwischen 1993 und 2003 bei ca. 10.000 qm pro Jahr.
- Die lokale Nachfrage dominiert in Leverkusen. Die Herkunft der Investoren und Vorhabenträger ist lokal oder regional.
- Es sind fast ausschließlich kleinere Flächeneinheiten (bis ca. 2.000 qm Nutzfläche) vorhanden. Auch in Leverkusen besteht nur eine geringe Bereitschaft, neue Flächen ohne entsprechende Mietverträge zu realisieren. Eine Nachfrage nach mehreren 1.000 qm Büroflächen kommt selten vor und könnte derzeit aus dem Bestand nicht bedient werden.
- Acht Entwicklungsflächen sind in Leverkusen von Bedeutung, die wichtigsten sind Stadtmitte Wiesdorf, B8 City Wiesdorf und neue bahnstadt opladen.

Das Gutachten der CIMA kommt zu der Erkenntnis, dass die in der Stadt Leverkusen insgesamt vorhandenen Entwicklungs- und Flächenpotenziale die langfristig erwartete Flächennachfrage übersteigt. Stadt Leverkusen. Büromarktkonzept, Teil 2 - Konzeptentwicklung 2006, S. 9). Dies ist aber auch erforderlich, um den Investoren aufgrund unterschiedlicher Standortanforderungen entsprechende Angebote unterbreiten zu können.

Dem Standort neue bahnstadt opladen wird von der CIMA neben dem Bayer-Chemiepark Leverkusen grundsätzlich das Potenzial eines überörtlich bedeutsamen Bürostandorts attestiert, wenn es gelingt "unter Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz und der umgebenden Nutzungen eine hochwertige und individuelle städtebauliche Lösung zu finden". So "könnte das Areal (neue bahnstadt opladen, Anmerk. der Autorin) auch einen Bürostandort mit regionaler oder sogar überregionaler Strahlkraft darstellen" (Stadt Leverkusen. Büromarktkonzept, Teil 2 - Konzeptentwicklung 2006, S. 14). In die Büromarktsstudie wurde keine Differenzierung zwischen Entwicklungsflächen westlich und östlich der Bahnlinien vorgenommen.

Das Büromarktkonzept konnte auch die sich aus der Ansiedlung der Fachhochschule (Entscheidung 2008) ergebenden Chancen nicht berücksichtigen. Aus diesen gravierend veränderten Rahmenbedingungen ergeben sich neue Bewertungstatbestände.

Um diese und die möglichen Auswirkungen der Flächenbelegungen mit Büro/Dienstleistungen abschätzen zu können, wird an dieser Stelle kurz auf die Bedeutung des Campus Leverkusen aus Sicht der Stadt und auf die aktuelle Diskussion um Wissenschaftsstandorte eingegangen. Es gilt zu hinterfragen, welche Effekte und Auswirkungen für den Stadtbezirk zu erwarten sind und welche neuen Ansiedlungs- und Entwicklungspotenziale daraus für die Stadtentwicklung resultieren. In diesem Zusammenhang wäre auch zu klären, welche Bedeutung die Campus-Ansiedlung für die Flächen auf der Westseite und das Stadtbezirkszentrum hat.

Die Stadt Leverkusen sieht in der Standortentscheidung für Opladen einen enormen Entwicklungsimpuls für die neue bahnstadt opladen und die gesamte Stadt. Auszüge aus der Pressemitteilung der Stadt Leverkusen, der Fachhochschule Köln und der Industrie- und Handelskammer vom 28. November 2008 bestätigen dies:

"Der Campus Leverkusen ist ein Aufbruchsignal für die Stadt"

"Der Zuschlag ist für die Stadt Leverkusen ein echtes Aufbruchsignal: Die neue bahnstadt opladen wird zum Zentrum einer erweiterten exzellenten Bildungslandschaft in der Region. Einen besseren Startschuss für die Revitalisierung des Areals hätten wir uns nicht wünschen können", sagte Oberbürgermeister Ernst Küchler. Er verwies darauf, dass der Erfolg der Bewerbung auch der "einmaligen Allianz" aus Fachhochschule Köln, IHK zu Köln und Stadt Leverkusen zu verdanken sei. Professor Rüdiger Küchler, Prorektor der Fachhochschule Köln, ergänzte: "Der Campus Leverkusen wird für einen neuen Impuls in der Stadtentwicklung von Leverkusen sorgen. Er bietet jungen Menschen die Chance auf eine qualifizierte akademische Ausbildung im Bereich der Angewandten Naturwissenschaften, und die Unternehmen profitieren davon."

Dr. Hubert Ferger, Hauptgeschäftsführer der IHK zu Köln, bekräftigte, dass der Campus Leverkusen die von den Unternehmen in der Region dringend gewünschte Qualifizierung von akademischen Fach- und Führungskräften befördern werde. Er fügte hinzu: "Die Unternehmen haben verbindlich erklärt, in einem großen Maße Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen und damit Beschäftigungsperspektiven für die akademischen Fachkräfte zu eröffnen". Damit sei der Campus Leverkusen nicht nur eine Maßnahme zur Befriedigung des regionalen Fachkräftebedarfs, sondern auch ein Instrument zur praxisnahen Vernetzung der regionalen Bildungslandschaft.

Die Themen Bildung und Wissensvermittlung haben seit geraumer Zeit einen großen Stellenwert in der öffentlichen und politischen Diskussion. Aktuelle Universitätsprojekte lassen durchgängig einen neuen Umgang mit Wissensvermittlung erkennen. Die Universitäten sind, diesem neuen Verständnis folgend, nicht mehr reine Lehranstalten, sondern ästhetische und vielfältige Räume der Wissensvermittlung. Campusplanungen sind integrierte Teile der Stadtentwicklung und sie bilden einen wichtigen Teil der urbanen Struktur. Den neuen Vorstellungen folgend werden Campi öffentliche Räume für viele Zielgruppen und bleiben keine abgeschlossenen Räume für Studierende mehr - es sollen Brücken zwischen Wissen und Stadt geschlagen werden. Wissensstandorte streben daher heute ein inspirierendes und urbanes Umfeld sowohl für die Lehre als auch für die Wohnstandorte von Lehrenden und Studierenden an. Um die Aufenthaltsqualität zu sichern, müssen deutliche Beziehungen zwischen Wissen und Stadtkultur aufgebaut werden.

In der aktuellen Diskussion um Campusentwicklungen geht man des Weiteren davon aus, dass attraktive Universitätsstandorte immer auch neue qualifizierte Arbeitsplätze sowohl im nahen Standortumfeld als auch in der Stadt hervorrufen. Betrachtet man die Kernkompetenzen des Wirtschaftstandorts Leverkusen in den Bereichen Chemie und Pharmazie und den geplanten Schwerpunkt der Studiengänge, bestehen gute Chancen, dass

- sich Leverkusen weiter in den genannten Bereichen profilieren wird,
- die Alleinstellungsmerkmale deutlich verstärkt werden und
- neue und innovative Komplementärbereiche rund um Chemie und Pharmazie entwickelt werden.

Erforderlich für die Zielerreichung sind eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität, repräsentative Räume mit gleichzeitig einladenden Raumstrukturen sowie eine gute Einbindung in die Gesamtstruktur. Zielgruppenorientierte Nutzungskonzepte sollten den gesamten Tag umfassen.

Mit diesem neuen Verständnis von integrierten Orten der Wissenschaft und Lehre in der Stadtentwicklung soll auch die neue bahnstadt opladen entwickelt werden. Damit werden vielfältige Möglichkeiten der Entwicklung eines neuen und eigenen Wirtschaftsstandorts Opladen mit An-Instituten, spinn-offs und Existenzgründungen auf den angrenzenden Gewerbeflächen gesehen, der positive Effekte für den Wirtschaftstandort Leverkusen auslösen kann.

Vor diesem Hintergrund und der schon im Büromarktkonzept erfolgten Einstufung, dass die neue bahnstadt opladen überregionale Standortqualitäten erreichen kann, ist zu hinterfragen, ob auch Flächen westlich der Bahn für Bürostandorte entwickelt werden können.

Wie viel Fläche für Büro- und Dienstleistungen in Opladen mittel- und langfristig vermarktbar ist, hängt davon ab, ob es gelingt, Opladen und die neue bahnstadt opladen zu einem überregional bedeutsamen Standort mit hoher Qualität zu entwickeln und "Überschwappeffekte" von der Fachhochschule zielgerichtet, bewusst und aktiv nach Opladen zu steuern. Grundsätzlich möglich wären sowohl bei der großen als auch bei der kleinen Gütergleisverlagerung Flächen für Büro und Dienstleistung zwischen 16.000 und 23.000 qm BGF plus 5.000 qm für den neuen Standort der Stadtverwaltung, je nachdem, wie viel Wohnfläche entwickelt werden kann.

Alternativ, wenn nicht ausreichend Potenzial für Büronutzungen nachgewiesen werden kann, sollte aus gutachterlicher Sicht auch über ein Konzept der Freiraumgestaltung mit Park, Spielplatz, Jugendtreff nachgedacht werden, denn in diesen sozialen Nutzungsfunktionen weist Opladens Zentrum Defizite auf. Zumindest als Zwischennutzung sollten die noch nicht vermarkteten für Büros vorgesehenen Flächen intensiv begrünt werden, weil dadurch auch eine Aufwertung des Gesamtstandortes erreicht wird.

Auch wenn die Flächen westlich der Bahn von der positiven Entwicklung des Hochschulstandorts Leverkusen profitieren können und in hohem Umfang neue Flächen für Büro und Dienstleistung zu vermarkten sind, lassen sich nach den Aussagen des Büromarktkonzepts Auswirkungen auf andere Büro- und Dienstleistungsstandorte im Stadtgebiet nicht grundsätzlich ausschließen. Dies ist in die Abwägung einzubeziehen. Daher ist eine Bewertung und Profilbildung aller Büro- und Dienstleistungsstandorte in Leverkusen nach Eignung und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen vorzunehmen, damit durch klare Zielvorgaben und Arbeitsteilung zwischen Standorten eine Stärkung des Systems anstelle von gegenseitiger Schwächung entsteht.

Mit der Gestaltung und Nutzung der westlichen Entwicklungsflächen muss der bestehenden und gewachsenen Struktur Opladens Rechnung getragen werden. Die Flächenentwicklung sollte deshalb behutsam und langfristig angelegt sein und den Erneuerungsprozess des Stadtteils unterstützen. Das Entwicklungskonzept sollte temporäre Zwischennutzungen für die Flächen vorsehen, die für einen späteren Vermarktungsschritt vorgesehen sind z. B. durch die Behebung des Gründefizits.

#### Handlungsempfehlungen:

- Differenzierte Untersuchung der Ansiedlungspotenziale von Büro- und Dienstleistungsnutzungen vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Entwicklung.
- Strategische und politische Prioritätensetzung in der Büromarktentwicklung zu Gunsten Opladens, der westlichen Bahnflächen und der neuen bahnstadt opladen, damit das gesamte Stadtteilprojekt größtmögliche Entwicklungsimpulse erhält.
- Profilbildung für die westlich der Bahn liegenden Büromarktflächen.
- Zeitnahe Durchführung von städtebaulichen Planungen und architektonischen Wettbewerben, um Qualitäten des Standorts zu entwickeln.
- Einsatz eines international agierenden Standortmanagements, das eine aktive Ansiedlungspolitik für Leverkusen betreibt.
- Ein Konzept für temporäre Zwischennutzung für in den einzelnen Entwicklungsphasen jeweils noch verbleibende Brachflächenanteile als Flächen der Grün- und Freizeitnutzung, um sukzessive Reaktivierung von Teilflächen zu ermöglichen und negative Ausstrahlungseffekte durch noch nicht reaktivierte Teilflächen zu verhindern.

# Bewertung der Varianten:

- Variante 1: Keine Gütergleisverlagerung, Bahnallee über vorhandenes Bahnnetz
  - Es werden keine Flächen- und Entwicklungspotenziale erwirkt. Dies könnte für alle Funktionsbereiche der Stadtentwicklung insofern negative Auswirkungen haben, als dass sich die dargestellten Negativtendenzen fortsetzen, da kaum alternative Entwicklungsimpulse zu verorten sind.
- Variante 2: Keine Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Mittellage
  - Es werden ebenso keine Flächen- und Entwicklungspotenziale erwirkt. Dies könnte für alle Funktionsbereiche der Stadtentwicklung insofern negative Auswirkungen haben, als dass sich die dargestellten Negativtendenzen fortsetzen, da kaum alternative Entwicklungsimpulse zu verorten sind.
- Variante 3: Große Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Westlage
  - Die große Gütergleisverlagerung bietet alle Optionen, die negative Entwicklung des Stadtbezirkszentrums umzukehren und die Bedeutung Opladens als wichtiger Wirtschaftstandort innerhalb Leverkusens zurückzugewinnen. Die Anforderungen zur Schaffung eines multifunktionalen Standorts für Wohnen, Handel, Freizeit und Büro sind an verschiedenen Stellen des stadtentwicklungsbezogenen Texts genannt worden. Die Entwicklung und die Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen bedürfen einer abgestimmten Strategie aller Akteure.

- Variante 4: Kleine Variante Gütergleisverlagerung

Die kleine Gütergleisverlagerung schafft, bis auf geringe und unterzuordnende Flächen für nicht störendes Gewerbe, die in dieser Variante nicht zur Verfügung stehen, gleiche Chancen und Risiken wie die Variante 3.

# 5.2.6 Auswirkungen auf angrenzenden Wohnquartiere südlich des Stadtbezirkszentrums

Es ist auch zu prüfen, ob die bestehenden Wohnquartiere südlich der Innenstadt von Opladen von einer Verlagerung der Gütergleistrassen profitieren werden.

Es wird derzeit geprüft, ob die Verlagerung der Gütergleise zu einer Immissionsreduzierung führt.<sup>6</sup>

Für die Wohnquartiere südlich des Stadtbezirkszentrums sind Entwicklungsimpulse zu erwarten. Besonders die historischen Wohngebäude der ehemaligen Bahnmitarbeiter bieten mit ihrer Architektur ausreichende Chancen, anspruchsvollere Zielgruppen anzuziehen (z.B. für Mitarbeiter der Fachhochschule). Nach Aussagen der Wohnungsbaugesellschaften ist eine hohe Investitionsbereitschaft vorhanden, sobald die Güterbahntrasse verlegt ist. Dies bezieht sich vor allem auf die Flächen östlich der Humboldtstraße und der Robert-Koch-Straße.

Die Stadtquartiere westlich der Bahnallee, Humboldtstraße und Robert-Koch-Straße werden ebenfalls von der Verlagerung profitieren, da sie eine neue, städtebaulich attraktive Arrondierung ihres Stadtquartiers erfahren. Es besteht die Chance, dass Zuzüge aus der neuen Mitarbeiterschaft generiert werden können, eine Durchmischung mit der eingesessenen Bevölkerung entsteht und auch der Generationenwandel unterstützt wird. Es ist zudem eine verbesserte Verkehrsanbindung (Radweg, Neue Bahnallee) geplant und die Wohnumfeldqualität wird aufgewertet.

Der Mietspiegel von 2009 für die Stadt Leverkusen gibt Auskunft über die ortsübliche Miete differenziert nach Lagekategorien, Ausstattung und Baualter der Wohnungen. Da nach Lagekategorien und Ausstattung differenziert wird, wirken sich Aufwertungsmaßnahmen auch auf die erzielbare Miete und damit die Rendite aus.

Für die Wohnquartiere südlich des Zentrums liegen keine Bodenrichtwerte vor. Gemäß telefonischer Aussage des Gutachterausschusses könnten Bodenrichtwerte für ein- bis zweigeschossige Gebäude in Höhe von 280 EUR/qm angesetzt werden. Bei Aufwertungsmaßnahmen erscheint aufgrund von Vergleichswerten innerhalb der Stadt eine Erhöhung auf maximal 290-295 EUR möglich zu sein.

Genaue Aussagen zu den Auswirkungen zu Immobilienwert, Wohnwert und Investitionsbereitschaft sind im Rahmen einer weitergehenden Untersuchung möglich. Bereits heute ist allerdings festzustellen, dass eine deutliche Aufwertung zu erwarten ist, da auch für die Eigentümer durch eine seitliche Fassung mit einer neuen Bahnallee, durch sanierte Gebäude an der Humboldt- und Robert-Koch- Straße und durch die neue Lage der Neuen Bahnallee eine bessere Wohnlage generiert wird.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Die Ergebnisse des Schallschutzgutachtens sind zu berücksichtigen.

#### Bewertung der Varianten:

- Variante 1: Keine Gütergleisverlagerung, Bahnallee über vorhandenes Bahnnetz
   Der Status quo bleibt erhalten und es sind geringe Aufwertungsimpulse zu erwarten.
- Variante 2: Keine Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Mittellage

  Der Status quo bleibt weitestgehend erhalten, und es sind geringe Aufwertungsimpulse zu erwarten. Lediglich eine geringe Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen ist zu verzeichnen. Es ist zu klären, ob dies für eine Verbesserung der Wohnlagen ausreicht.
- Variante 3: Große Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Westlage Mit der Variante 3 werden die bestehenden Wohnquartiere entlang der Robert-Koch-Straße und der Humboldtstraße deutlich aufgewertet, da die Wohnumfeldbedingungen nachhaltig verbessert werden bzw. werden können. Es werden Auswirkungen in den gesamten Wohnquartieren südlich des Opladener Zentrums erwartet. Die Eigentümer kündigen erhebliche Investitionen an (z.B. Sanierung der Bahnergebäude).
- Variante 4: Kleine Variante Gütergleisverlagerung
   In der Variante 4 werden die Effekte schwächer als bei Variante 3 ausfallen, obwohl die Möglichkeiten der Aufwertung ebenfalls bestehen. Die liegt in der geringeren Reduzierung der Immissionswerte begründet, da die Gütergleise nicht in vollem Umfang verlagert werden.

#### 5.2.7 Auswirkungen auf den Freizeitwert

Mit der großen Gütergleisverlagerung könnte ein neuer Radweg entlang der neuen Bahnallee gebaut werden, der für den Stadtteil Opladen die Silberseen als wichtigen wohnortnahen Erholungsraum erschließt. Bislang sind die Silberseen durch die Gütergleise getrennt und nur von der Robert-Blum-Straße aus zu erreichen. Mit einem solchen Radweg würde die Attraktivität des Stadtteils insgesamt deutlich steigen.

Auch die Zugänglichkeit der stark verwilderten Sukzessionsfläche nördlich des Eisenbahnersportplatzes, der heute ein naturbelassener Ort ist, kann durch die Verlagerung deutlich verbessert werden.

Diese Option ist allerdings nur bei Variante 3 gegeben. Es ist zu prüfen, ob auch bei Variante 4 zumindest eine verbesserte Radwegeverbindung geschaffen werden kann.

# 5.2.8 Auswirkungen auf die Realisierungschancen des Wohnens auf der Ostseite

Die Wohnattraktivität im östlichen Teil wird u. a. durch die Wohnangebote, Attraktivität der Architektur und des Wohnumfelds, der Nahversorgung, der Angebote und Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur sowie der verkehrlichen Erreichbarkeit bestimmt.

Eine Minderung der Attraktivität, je nach Realisierungsvariante der Gütergleisverlagerung, ergibt sich aus der nicht optimalen verkehrlichen Erschließung sowie aus dem nicht voll wirksamen Stadtbezirkszentrum. Bei dem Status quo würde weiterhin das "Nadelöhr" an der Unterführung Lützenkirchener Straße bestehen bleiben und die Verkehrsbelastungen wären, bedingt durch den zusätzli-

chen Durchgangsverkehr, stärker als bei einer Realisierung der Neuen Bahnallee.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Realisierungschancen sowie die Wohnattraktivität allgemein und für bestimmte Zielgruppen (Qualität, Eigentumsquoten, Miete, städtebauliche Qualität etc.) in nicht genau zu verifizierendem Maße verschlechtern werden, wenn die Gütergleisverlagerung nicht erfolgen wird. Es entsteht zwar ein neues Stadtquartier, das nach Norden an bestehende Wohnbebauung anschließt, mit einem eigenen Kindergarten und mit Angeboten an Einfamilienhäusern, wegen nicht optimaler Rahmenbedingungen (fehlendes attraktives Zentrum, fehlende städtebauliche und funktionale Verbindung) könnte sich vor allem die zeitliche Realisierung verzögern und die Zielgruppen (höhere und mittlere Einkommensstufen) nicht in dem gewünschten Maße angesprochen werden.

# 5.2.9 Image und Identifikation

Das Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln hat im Jahre 2000 eine Passantenbefragung zum Thema Image und Identifikation durchgeführt; aktuellere Untersuchungen liegen nicht vor. Ausgewertet wurde eine durch die Stadt zur Verfügung gestellt Präsentation des Instituts. Die Fragen beziehen sich mehrheitlich auf die wichtigsten Einkaufsstandorte in der Stadt Leverkusen (Wiesdorf, Opladen und Schlebusch).

Im Rahmen der Erhebung waren im Jahr 2000 ca. 1.190 Passanten befragt worden, davon stammten mehr als 50 % der Befragten aus Opladen. Es wurde in den Fußgängerzonen von Wiesdorf, Schlebusch und Opladen Frage zur Bewertung der jeweiligen Zentren gestellt. Auffallend ist, dass Opladen bei den folgenden 7 von 12 Statements die negativsten Beurteilungen erzielt:

- die Verkehrsführung ist schnell und übersichtlich,
- die Zahl der Parkplätze ist ausreichend,
- die Parkgebühren sind günstig,
- Opladen ist mit dem ÖPNV gut zu erreichen,
- das Warenangebot ist vielfältig,
- das Angebot an Cafés und Restaurants ist vielfältig,
- hier in Opladen bleibe ich gerne nach Ladenschluss,
- die Einkaufsatmosphäre ist angenehm.

Dagegen erreicht das Zentrum in Schlebusch in 10 Kategorien die besten Bewertungen. Positiver wird Opladen in Bezug auf den Service in den Geschäften, die Freundlichkeit und Beratung des Personals sowie Feste und Veranstaltungen beurteilt. In keiner der gefragten Kategorien erreicht Opladen im Vergleich der Zentren die beste Bewertung.

Die Aussagen des IfH spiegeln die Aussagen des Handlungsprogramms Einzelhandel und der dort festgestellten Defizite wider. Die negativen Ergebnisse der Bewertung des Standorts bestätigen den bereits dargestellten Handlungsbedarf.

Es ist davon auszugehen, dass durch den neuen Fachhochschulstandort, die Schaffung neuer innovativer Wohnformen und die Wiederbelebung und Aufwertung der alten Bestandsgebäude mit attrakti-

ven Freizeitnutzungen etc. zu einer erheblichen Imageaufwertung führen wird. Opladen wird zum Hochschulstandort und bekommt mit der neuen bahnstadt opladen ein attraktives neues Stadtquartier. Um aber auch die gefestigte negative Haltung gegenüber dem Stadtbezirkszentrum umzukehren sind weitergreifenden Maßnahmen erforderlich.

Die Varianten sind wie folgt zu bewerten:

- Variante 1: Keine Gütergleisverlagerung, Bahnallee über vorhandenes Bahnnetz

Mit der Variante 1 bleiben die Rahmenbedingungen für das Stadtbezirkszentrum fast vergleichbar zum heutigen Stand. Es werden zwar neue Impulse und Effekte für das Image durch die Fachhochschule zu erwarten sein, allerdings ist zu befürchten, dass sich die Effekte der Flächenentwicklung nur sehr geringfügig auf die Attraktivität des Stadtbezirkszentrums auswirken. Es würden keine zusätzlichen Flächen zur Verfügung stehen, die erforderlich sind, um durch neue attraktive Angebote den Erneuerungsprozess zu initiieren. Es bleibt an dieser Stelle offen, ob sich allein durch ein studentisches Leben in Opladen die Angebote an Gastronomie und Freizeit so ausweiten werden, dass es sich auch die Gesamtbewertung des Einzelhandelsstandorts Opladen die Werte deutlich verbessert.

- Variante 2: Keine Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Mittellage

In diesem Falle wird wie in Variante 1 keine Entwicklungsfläche am Bahnhof geschaffen, somit entstehen keine neuen Flächen für Einzelhandel, Freizeit und Büro/Dienstleistungen Damit wäre auch in dieser Variante davon auszugehen, dass sich der negative Trend weiter fortsetzen wird.

Variante 3: Große Gütergleisverlagerung, Neue Bahnallee in Westlage

Mit den Entwicklungsmöglichkeiten für die verschiedenen Funktionen Wohnen, Freizeit, Arbeitsplätze, Einzelhandel entsteht eine umfassende Chance, durch Veränderungen auch das Image des Standorts zu verbessern. Auswertungen von Vergleichsprojekten zeigen aber, dass imageverändernde Maßnahmen sehr aktiv und als Bestandteil einer umfassenden Marketingund Kommunikationsstrategie realisiert werden müssen, um die Einschätzung und Bewertung der Bewohnerschaft zu verändern und über den Stadtteil hinaus Meinungsänderungen zu erwirken. Daher dürften die weitreichenden Maßnahmen durch die Gütergleisverlagerung notwendig sein, um Veränderungen des Images zu erreichen.

Variante 4: Kleine Variante Gütergleisverlagerung

Die Variante 4 erreicht gleiche Effekte wie Variante 3.

# 6. Ergebnisse für den Verkehrsbereich

Das vorliegende Kapitel fasst die Methodik und die Bewertung des verkehrlichen Aspekte der integrierten Kosten-Nutzen-Analyse für die Varianten der Gütergleisverlegung im Rahmen des Regionale 2010-Projektes neue bahnstadt opladen zusammen.

# 6.1 Methodische Grundlagen

Kosten-Nutzen-Analysen (KNA) besitzen zur Bewertung der volkswirtschaftlichen Effizienz bei Verkehrsinfrastrukturprojekten eine bedeutende Rolle (Beispiele sind die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP), die Standardisierte Bewertung oder die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP NRW)). Sie werden dazu eingesetzt, um unter Effizienzgesichtspunkten verschiedene Projekte oder Varianten vergleichbar zu machen und damit in eine eindeutige Reihenfolge zu bringen. Elementare Voraussetzung für eine KNA ist, dass die anfallenden Wirkungen monetarisierbar sind, d.h. in Geldwerten auszudrücken sind. Das bedingt die Auswahl von - in quantitativer Form vorliegenden - Indikatoren sowie die Festlegung von monetären Werten für die jeweiligen Indikatoren. Die Kosten-Nutzen-Analyse ist im Verkehrsbereich weit entwickelt, ist aber aufgrund ihrer bedingten Festlegung von monetären Werten (z.B. bei der Bewertung von Unfallkosten oder Todesfallrisikos) sowie der höheren Bewertung von individuellen Reisezeitvorteilen gegenüber der durch Unfallbelastungen verlorenen Lebenszeit allerdings weiterhin umstritten27 [27].

#### **Integrierter Ansatz**

Der im Rahmen der Aufgabenstellung vorgesehene integrierte Ansatz zur Bewertung der *neuen bahnstadt opladen* geht über die bisherigen herkömmlichen KNA-Verfahren hinaus und wird damit der Komplexität der Wirkungszusammenhänge eines Stadtumbauprojektes gerecht. Zum einen soll er neben verkehrlichen Aspekten vor allem stadtentwicklungspolitische und stadtökonomische Wirkungen umfassen, die im Rahmen des Stadtumbauprojektes zum Tragen kommen (vgl. auch Kap. 5 und 7). Zum anderen sollen auch im Verkehrsbereich weitere Aspekte (wie z.B. die Optimierung von intermodalen Schnittstellen) integriert betrachtet werden, die über die Bewertung von herkömmlichen KNA-Verfahren bei Infrastrukturprojekten hinausgehen. Zudem sind die bei Stadtumbauprojekten bedeutsamen städtebaulichen Struktur- und Qualitätseffekte angemessen zu berücksichtigen und qualitativ zu umschreiben. Daher sollen diese Aspekte verbal in das Bewertungssystem aufgenommen werden.

Gerade im Verkehrsbereich kann bereits auf verschiedenen methodischen Grundlagenwerken aufgebaut und die ermittelten Kostenwerte (z.B. aus der IGVP [26]) fortgeschrieben und verwendet werden. Vor dem Hintergrund des anvisierten integrierten Ansatzes wurde die Bewertung von Kosten und Nutzenfaktoren im Verkehrsbereich weiter verfeinert. Die methodischen Grundlagen und Kostenwerte sind aus den Standardwerken (FGSV EWS sowie den relevanten Kommentaren [25]) weitgehend abgeleitet, z.T. entsprechend der Aufgabenstellung angepasst sowie aktualisiert worden.

#### Auswahl von Indikatoren anhand des Zielsystems des Projektes

Im Rahmen des interdisziplinären Workshopverfahrens wurde zusammen mit den Auftraggebern sowie der Stadtverwaltung Leverkusen aus den Themen der mittelbar und unmittelbar zu erwartenden Wirkungen und Wechselwirkungen eine Liste von mehreren relevanten Indikatoren zusammengestellt (vgl. Kap. 4.3.3).

Im Verkehrsbereich (Zielbereich 3: Herstellung der verkehrstechnisch erforderlichen Nord-Süd-Verbindung) sind v.a. folgende Wirkungen bzw. Indikatoren ausgewählt worden:

- Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Opladener Innenstadt (vgl. auch Kap. 5)
- Entlastung der Innenstadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr sowie Verbesserung der Fahrbeziehungen für den Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Opladener Innenstadt
- Verringerung der Verkehrsleistung und Einsparung von Betriebs- und Kraftstoffkosten
- Abbau von Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen)
- Abbau von Lärmimmissionen
- Verringerung der Unfallzahlen
- Verringerung der Trennwirkungen
- Verbesserung der Radverbindungen
- Stärkung des ÖPNV durch die Schaffung von ÖV-affinen Entwicklungsflächen im unmittelbaren Bahnhofsbereich (vgl. auch Kap. 5)

#### Grundlagen zur Bewertung der Wirkungen

Da aufgrund des engen Zeitfensters der Untersuchung sowie aufgrund der begrenzt eingesetzten Ressourcen eigene Erhebungen zu den Wirkungen der einzelnen Varianten nicht möglich waren, wurde auf Expertenwissen, Referenzprojekte sowie verschiedene Modellrechnungen aufgebaut. Das betrifft für den Verkehrsbereich v.a.

- die Verkehrsmodellrechnung zu den vier Varianten, die vom Büro via in Köln (Bericht vom 12.7.2010 mit Ergänzungen vom 16.9.2010 [28]), sowie
- die Berechnung der Lärmauswirkungen sowie der Lärmbetroffenen in den vier Varianten, die vom Büro Accon Köln durchgeführt wurde (E-Mail vom 30.8.2010 [29]).

Die für die Berechnung der Kosten bzw. des Nutzens vorausgesetzten methodischen Aspekte, Grundlagendaten, Kostenwerte bzw. Berechnungsgrundlagen sind im Anhang in Form von Steckbriefen für jeden Indikator übersichtlich dargestellt.

#### 6.2 Verkehrs- und Lärmwirkungen der Varianten

#### Verkehrswirkungen

Die folgenden Ausführungen sind aus dem Gutachten des Büros via entnommen, das die Modellrechnungen durchgeführt hat [28]. Alle Varianten sind mit dem Programm VISUM für den Prognosehorizont 2020 berechnet worden. Die Nutzungsentwicklungen der gesamten "neuen bahnstadt opladen" sind einschließlich der zusätzlichen Verkehrseffekte der Fachhochschule berücksichtigt worden. Für die Varianten 3 und 4 sind ebenfalls auch Zusatzverkehre der westlich gelegenen Entwicklungsflächen berücksichtigt worden. Für den Straßenzug Bahnallee-Humboldtstraße-Robert-Koch-Straße

wurde in den Varianten 2-4 zusätzlich zur Neuen Bahnallee eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 sowie eine Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung vorausgesetzt.

#### **Nullvariante (Variante 1)**

Die Nullvariante entspricht der Variante 1 mit der Ausnahme, dass bei Variante 1 zusätzlich Ergänzungsmaßnahmen an den Knotenpunkten erfolgen (s. Abb. Seite 18). Gegenüber dem heutigen Analysenetz ist in der Prognose-Nullvariante an verschiedenen Stellen im Netz eine moderate Belastungszunahme zu verzeichnen (vgl. Abb. 8). Der Straßenzug Bahnallee-Humboldtstraße-Robert-Koch-Str. ist mit ca. 13.000 Fahrzeugen werktags belastet. Der Durchgangsverkehr ist in Abb. 9 dargestellt. Es sind rund 8.500 Kfz, also rund 65% der Gesamtbelastung auf diesem Straßenzug. Die Kölner Straße ist mit 11.000 bis 13.400 Kfz belastet. Hier ist der innerstädtische Durchgangsverkehr mit rund 400 Kfz/Tag deutlich geringer.

#### Variante 2

Die Neue Bahnallee weist südlich des Bahnhofs eine Belastung von 8.600 Fahrzeugen auf, in Höhe des Bahnhofs sind es 9.800 Kfz. Der parallele Straßenzug Bahnallee-Humboldtstr.-Robert-Koch-Str. wird mit 8.400-9.500 Kfz, die Kölner Straße wird dagegen kaum entlastet (vgl. Abb. 10 und 11).

#### Variante 3

Der südliche Teil der Neuen Bahnallee ist mit ca. 12.500 Kfz belastet, im Bereich des Bahnhofs sind es ca. 16.600 Kfz. Der Durchgangsverkehr durch Opladen kann vollständig auf die Neue Bahnallee verlagert werden, zusätzlich auch ein Teil des innerstädtischen Quell- und Zielverkehrs. Zudem entsteht Neuverkehr zum vorgesehenen Entwicklungsgebiet westlich der Gleise. Der parallele Straßenzug Bahnallee-Humboldtstr.-Robert-Koch-Str. wird mit 10.000-13.200 Kfz entlastet. Auch der Straßenzug Kölner Straße/Schillerstraße wird mit 1.100 bis 1.600 Kfz weniger belastet (vgl. Abb. 12 und 13).

#### Variante 4

Der südliche Teil der Neuen Bahnallee ist ähnlich wie bei Variante 3 mit ca. 12.800 Kfz belastet, im Bereich des Bahnhofs sind es ebenfalls ca. 16.400 Kfz. Der Durchgangsverkehr kann komplett auf die Neue Bahnallee verlagert werden, zusätzlich auch ein Teil des innerstädtischen Quell- und Zielverkehrs. Zudem entsteht Neuverkehr zu den vorgesehenen Entwicklungsgebieten westlich der Gleise. Der parallele Straßenzug Bahnallee-Humboldtstr.-Robert-Koch-Str. wird mit 11.000-13.200 Kfz entlastet. Auch der Straßenzug Kölner Straße/Schillerstr. wird mit 800 bis 1.800 Kfz weniger belastet (vgl. Abb. 14 und 15).

Abbildung 8: Nullvariante - Verkehrsbelastung [28]

Opladen Prognose 2020 Var1 Nullfall VISUM 11.03 PTV AG erstellt am: 03.07.2010 Prognose 2020 - Variante 1 (Nullfall) 1:9000

Abbildung 9:Durchgangsverkehr über die bestehende Bahnallee [28]

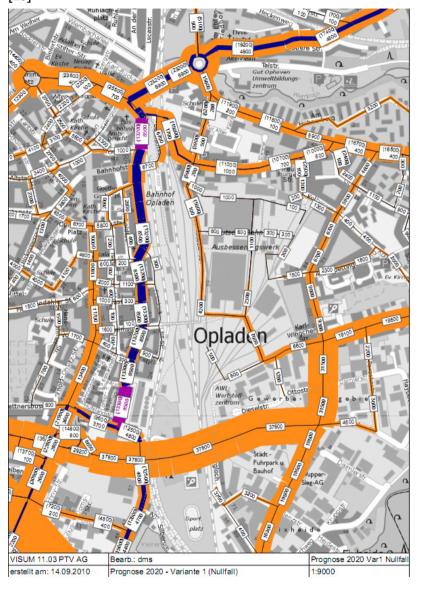


Abbildung 10: Variante 2: Bau Bahnallee ohne Gütergleisverlegung Verkehrsbelastungen [28]

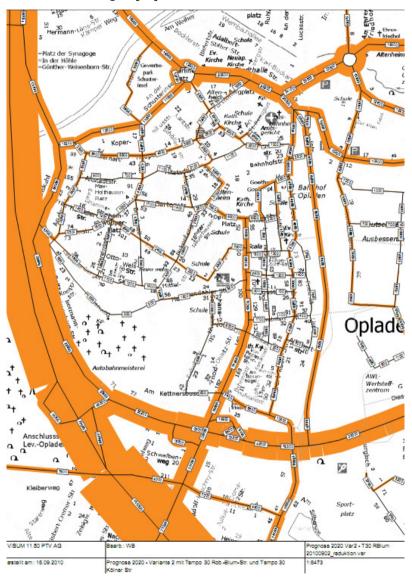


Abbildung 11: Variante 2 - Differenzdarstellung zur Nullvariante [28]

